

30 groszy

18. sierpnia 1929

JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 46

Samochód

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

Książe Walji miłośnikiem sportu lotniczego

Następca tronu angielskiego chętnie korzysta z samolotu aby podołać ciężkim obowiązkom reprezentacyjnym. Książę Walji przed odlotem na jedną z uroczystości.

Wide World

Nowy etap rozwoju polskiej komunikacji lotniczej

W Polsce można już mówić o „historji komunikacji powietrznej“; mamy już przeszłość w tej dziedzinie, mimo iż jest ona tak nową, od lat zaledwie 7-miu eksploatowaną. Z dniem bowiem 31 grudnia 1928 r. zakończył się pierwszy rozdział tej historji: czynniki rządowe uznały za konieczne cofnięcie koncesyj i subwencyj przedsiębiorstwom lotniczym prywatnym, które do tej daty przy pomocy finansowej ze strony państwa eksploatowały komunikację na szlakach powietrznych Rzeczypospolitej i powierzenie pieczy nad temże lotnictwem cywilnem jednemu towarzystwu, opartemu na kapitale państwowo-samorządowym; spadkobiercą „Aera“, „Aerolotu“ i „Cidna“, t. j. towarzystw, które dotychczas utrzymywały komunikację lotniczą w Polsce, zostało t-wo „Polskich Linij Lotniczych „Lot“.

Nie jest celem niniejszego artykułu opisywanie przeszłości komunikacji powietrznej w Polsce. Wszelako trudno odmówić sobie przyjemności streszczenia w kilku słowach i cyfrach chwalebnego bilansu, jakim zamyka się pierwszy etap egzystencji polskiego lotnictwa komunikacyjnego.

Pozycją dla przeciętnego obywatela najważniejszą w tym bilansie jest bodajże fakt, iż w czasie działalności tow. „Aerolot“ i „Aero“ nie zdarzył się ani jeden wypadek, któryby pociągnął za sobą śmierć, czy bodaj nawet cięższe okaleczenie pasażerów.

Natomiast dla czytelników, lubiących statystyki (czem różnią się od wzmiankowanych „przeciętnych obywateli“) warto podać bilans eksploatacyjny, który w wymownej swej zwięzłości przedstawia się następująco:

Pozycje	„Aerolot“	„Aero“	„Cidna“	Razem
przewóz pasażerów	32 673	2 259	1 448	36 380
„ poczty w kg	39 386	582	6 758	46 726
„ towarów „	773 222	33 986	175 473	982 681
dokonano lotów .	15 163	1 101	2 939	19 208
przebyto km . .	4 311 002	323 030	791 145	5 427 257
przeciętna regularność . . .	80-90%	54,1%	76,3%	—

Drugi rozdział historji polskiego lotnictwa komunikacyjnego rozpoczyna się z dniem 1 stycznia 1929 r. powołaniem do życia państwowo-samorządowego przedsiębiorstwa komunikacji powietrznej p. f. Polskie Linje Lotnicze „Lot“.

Jakie fakty spowodowały rząd do utworzenia lotu? Są one następujące:

Dotychczas lotnictwo komunikacyjne nigdzie się nie opłaca i państwa pokrywają wszystkie wydatki, związane z prowadzeniem tej komunikacji i łożą olbrzymie sumy na organizację wewnętrzną oraz zdobywanie nowych szlaków międzynarodowych, widząc w tem olbrzymie korzyści na przyszłość.

W Polsce koszty te obciążały państwo prawie w 95 procentach. Było to całkiem naturalne, ze względu na pionierską rolę, jaką państwo musiało odegrać w rozwoju lotnictwa. Jednakże wszystkie zadania i cele lotnictwa komunikacyjnego przemawiają za tem, aby pieczę nad lotnictwem roztoczyło nietylko państwo, ale i wszystkie inne organizacje publiczne zainteresowane, a w pierwszym rzędzie samorządy.

Z natury rzeczy wynika, że o ile państwo wzięło na siebie początkowo olbrzymie koszty związane z rozbudową lotnisk, oraz przygotowaniem komunikacji lotniczej międzynarodowej, o tyle zadaniem samorządów winno być rozszerzenie rozwoju lotnictwa komunikacyjnego międzypaństwowego przez udział w subwencjach dla linij lotniczych, oraz przez zakładanie własnych lotnisk i urządzeń pomocniczych.

Z wyżej wymienionych powodów ministerstwo komunikacji powołało do życia P. P. L. L. „Lot“ o kapitałach państwowych i samorządowych, które działa na zasadach przedsiębiorstw handlowo-przemysłowych prywatnych. Dotychczas do przedsiębiorstwa przystąpiły samorządy śląskie i Skarb Śląski, oraz miasta Bydgoszcz i (nieostatecznie jeszcze) Poznań. Ufać należy, że pozostałe miasta, jako to: Warszawa, Lwów, Kraków i Łódź wykażą również zrozumienie dla znaczenia lotnictwa komunikacyjnego i przystąpią do „Lotu“.

Zapoznajmy się z kolei z organizacją wewnętrzną i działalnością „Lotu“. Rada Nadzorcza t-wa składa się z delegatów poszczególnych ministerstw i samorządów. Prezesem jest p. inż. Antoni Krahelski, dyr. departamentu akcyz i monopoli ministerstwa skarbu, wiceprezesem jest p. Jan Zajas, naczelnik wydziału koncesyjnego ministerstwa komunikacji, sekretarzem — por. Zygfryd Piątkowski, st. referent wydziału lotnictwa min. komunikacji; członkami są pp. inż. pułk. K. K. Abczyński, Zygmunt Żurawski, wicewojewoda śląski, Stanisław Szkudlarz, wiceprezydent m. Katowic, Hipolit Wohl, radca ministerstwa spraw wewnętrznych, Janusz Butler, radca ministerstwa przemysłu i handlu, a oprócz tego w obradach bierze udział komisarz rządowy P. L. L. „Lot“, którym został mianowany inż. Włodzimierz Szaniawski. Na czele towarzystwa stanął major-pilot inż. E. S. Tomasz Turbiak.

Personel towarzystwa, wynoszący około 230 osób, składa się w większości z dawnych pracowników towarzystw komunikacji powietrznej w Polsce, przyczem w związku z wprowadzeniem nowego typu samolotów i silników zaangażowano kilku fachowców z naszych wytwórni lotniczych.

Zarząd P. L. L. „Lot“ posiada wydziały: ogólny, finansowo-handlowy, eksploatacji, ruchu, stoczni i zaopatrzenia. Prócz tego zarząd posiada swego doradcę prawnego i doradcę technicznego. Zarządowi podlegają oddziały w Katowicach i Poznaniu oraz biura miejskie i kierownictwo ruchu w Bydgoszczy, Krakowie, Lwowie, Gdańsku, Brnie, oraz reprezentacje w Pradze i w Wiedniu. Placówki w innych miastach będą otwierane w miarę uruchomiania nowych linij.

Sieć komunikacji powietrznej eksploatowana przez P. L. L. „Lot“ przedstawia się następująco:

1) Warszawa — Katowice — Kraków, 2) Warszawa — Poznań, 3) Warszawa — Lwów, 4) Kraków — Katowice — Poznań, 5) Poznań — Bydgoszcz — Gdańsk, 6) Warszawa — Gdańsk, 7) Kraków — Katowice — Brno — Wiedeń. Prócz tego projektowane jest z wiosną uruchomienie linij: Katowice — Łódź z połączeniami do Warszawy i Poznania, oraz dokonanie próbnych lotów na linji Warszawa — Wilno. Przestrzenie pomiędzy poszczególnemi miastami przelatywane są zależnie od ich długości w ciągu pół do trzech godzin.

Dążeniem P. L. L. „Lot“ jest oparcie się wyłącznie na przemyśle krajowym, gdyż jest to nieodzownem wymaganiem ogólnej polityki lotniczej Państwa. Dlatego też sprzęt lotniczy potrzebny do eksploatacji, t. j. płatowce i silniki są budowane w kraju, budowa jest w pełnym toku i niewątpliwie jeszcze w tym roku „Lot“ będzie mógł uzupełniać swój park z polskich wytwórni lotniczych.

Obecnie tabor P. L. L. „Lot“ składa się z 14 płatowców sześciomiejscowych typu „Junkers F 13“, z 6 płatowców typu „Fokker F VII“ dziesięciomiejscowych, oraz silników typu „B. M. W.“, „Junkers L 2“, „Junkers L 5“, „Lorraine-Dietrich — 450 KM“. Samoloty typu „Junkers“ zakupione zostały od towarzystwa „Aerolot“ i kursują obecnie na linjach: Warszawa — Katowice — Kraków, Kraków — Katowice — Brno — Wiedeń, Katowice — Kraków — Poznań, oraz Poznań — Bydgoszcz — Gdańsk. Samoloty typu „Fokker“ zakupione zostały w Holandji i kursują obecnie na linjach Warszawa — Poznań, Warszawa — Gdańsk i Warszawa — Lwów. Samoloty typu „Junkers“ w miarę zużywania się będą zastępowane płatowcami trzysilnikowemi typu „Fokker“, budowanemi w kraju.

W ciągu pierwszych sześciu miesięcy swej dotychczasowej pracy P. L. L. „Lot“ osiągnęły pełne 100 procentowe bezpieczeństwa i wysoką regularność, pomimo niezwykle niekorzystnych warunków atmosferycznych, pomimo wprowadzenia nowego typu płatowców i silników oraz uruchomienia nowych linij. P. L. L. „Lot“ osiągnęły regularność wyższą, niż uzyskana była w czasie, gdy komunikacja powietrzna w Polsce eksploatowana była przez przedsiębiorstwa prywatne i większą nawet niż uzyskiwana jest obecnie przez zagraniczne przedsiębiorstwa komunikacji powietrznej, od wielu lat świetnie zorganizowane, bogate w doświadczenia, bogato wyposażone w pomocnicze urządzenia i rozporządzające olbrzymiemi kapitałami.

Jak widzimy: lotnictwo cywilne krzepnie coraz bardziej i rozwija się wspaniale. Niechaj nam wolno będzie na zakończenie przypomnieć słowa p. ministra komunikacji, inż. Al. Kühna, w których streścił korzyści, jakie komunikacja lotnicza daje, a więc:

1) zwiększenie szybkości komunikacji, a przez to przyspieszenie tętna życia ekonomicznego w kraju, 2) szybkie połączenie ważniejszych centrów w kraju i zagranicą, 3) popieranie rodzimego przemysłu lotniczego, dzięki zamówieniom dla lotnictwa komunikacyjnego, 4) utrzymanie w treningu personelu latającego i wyćwiczenia personelu technicznego, 5) przygotowanie i rozbudowa na ziemi, które mogą służyć w wypadku działań wojennych jako bazy dla lotnictwa wojskowego, 6) stworzenie w celach obronnych częściowego zapasu materjału lotniczego.

Trudności regulacji ruchu samochodowego na amerykańskich drogach

Wskutek ciągłych wypadków automobilowych władze administracyjne wszystkich krajów wydają nakazy policyjne, ograniczające szybkość jazdy na drogach publicznych.

Ze szczególną pilnością przestrzega tych przepisów policja amerykańska, ma ona jednak w tem wielkie trudności, gdyż — jak wiadomo — każdy stan w Ameryce posiada w szerokim zakresie swoje odrębne ustawodawstwo. Wskutek tego szybkość jazdy automobilowej wciąż się zmienia mimo tego, że wóz posuwa się po jednej i tej samej szosie.

Automobilista, który nie zważa na przebywane granice stanów i miast może narazić się na szereg licznych kar policyjnych.

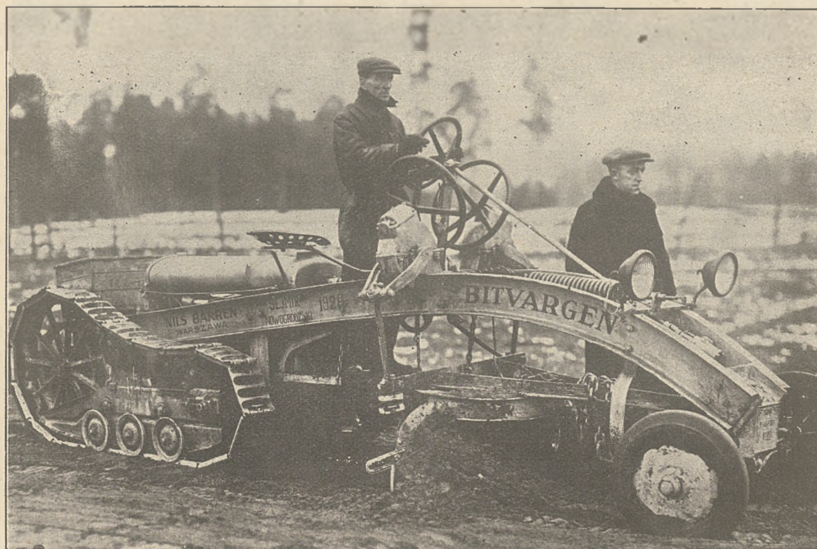
Biuro Badań Naukowych General Motors podaje, że np. w powiecie New-York maksymalna granica szybkości oznaczona została na 50 mil angielskich na godzinę, a w sąsiednim powiecie Westchester, który graniczy z New-York'iem od północy, szybkość wozu nie może przekraczać 35 mil na godzinę.

Naogół panuje obecnie w Stanach Zjednoczonych tendencja do podniesienia granicy szybkości automobili, gdyż jak wykazały szczegółowo badania, szybkość wozu jest najrzadszą przyczyną wypadków samochodowych. Największą ilość wypadków powoduje nieuwaga pijanych kierowców.

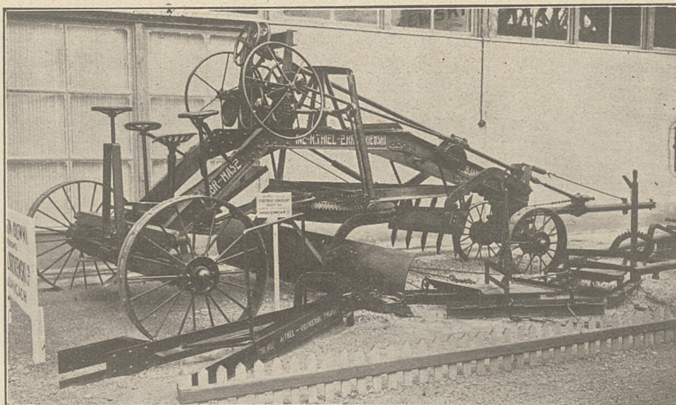
Komunikacja samochodowa a rozwój dróg w Polsce

Ruch samochodowy rozwija się w Polsce w nadzwyczajnem tempie. Według statystyki urzędowej ogólna liczba pojazdów mechanicznych (samochody wojskowe nie są wliczone) wynosiła w styczniu br. 34,298, w czem było 29,423 samochodów, 4,597 motocykli oraz 278 różnych innych pojazdów mechanicznych. Samochodów osobowych było w tem 15,670, autodorożek 6,016, autobusów 2,841 i 4,896 samochodów ciężarowych. Na specjalną uwagę zasługuje nadzwyczajny przyrost ilości samochodów, który wynosił w Polsce w ostatnim czasie prawie 34 proc. w stosunku rocznym i był z wyjątkiem Czechosłowacji największym na świecie. Przytoczymy jeszcze bardzo charakterystyczną liczbę. W Polsce przypada 899 mieszkańców na jeden samochód, a w Stanach Zjednoczonych zaledwie 5. Podane liczby wykazują, że w ciągu najbliższych kilku lat ilość samochodów w Polsce będzie gwałtownie wzrastała, tembardziej, że nasza sieć kolejowa jest niedostatecznie rozwinięta, a brak taboru uniemożliwia swobodny przewóz wszystkich towarów, potrzebnych dla podtrzymania prawidłowego obrotu handlowego. Prócz przewozu towarowego w miejscowościach ze słabo rozwiniętą siecią kolejową samochodowy ruch pasażerski zaczyna cieszyć się coraz większem powodzeniem, zastępując pociągi. Na tle tak poważnego rozwoju ruchu samochodowego, bardzo źle wygląda kwestja rozbudowy naszych dróg.

My w Poznaniu narzekamy na złe drogi, na błoto, dziurawe bruki i zniszczone szosy, lecz w rzeczywistości nie mamy nawet pojęcia o tem, w jakim stanie znajdują się pewne drogi w b. zaborze rosyjskim. Jeżeli ktoś chce spróbować jazdy po takiej drodze, a niema chęci udawać się na kresy wschodnie, powinien przejechać parę razy starym Fordem po jednej z bocznych ulic, budowanych przez nasz magistrat. Po przeskoczeniu przez kilka stosów kamieni, przez złożone w poprzek drogi szyny tramwajowe oraz po przebyciu kilku wielkich dołów, będziemy mogli uprzytomnić sobie do pewnego stopnia przyjemności jazdy po przeciętnej białoruskiej drodze.



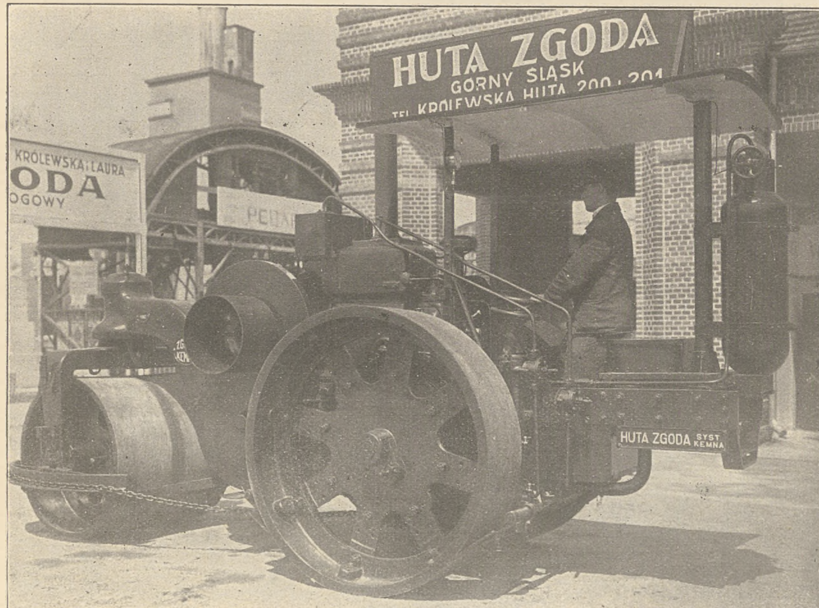
Zamiast zwykłej łopaty lub konnego pługa stosują obecnie udoskonalone pługi motorowe.



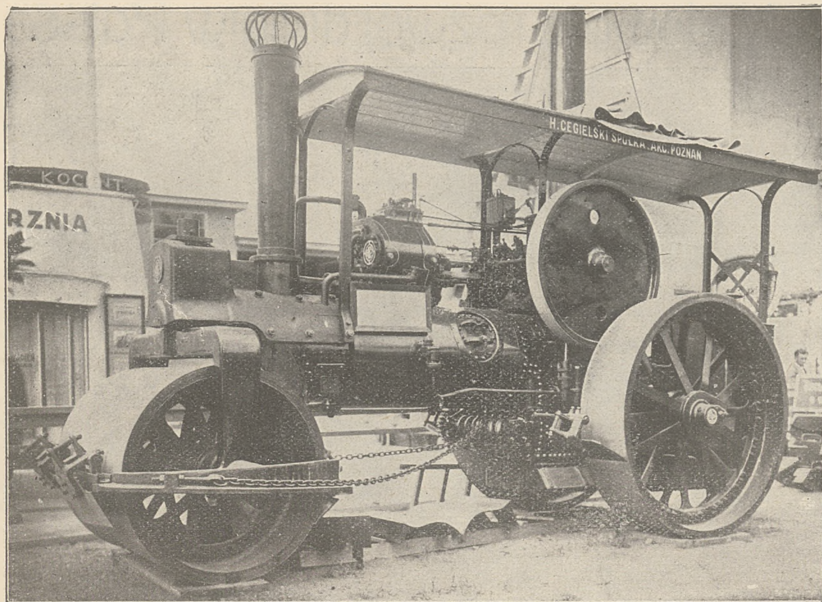
Podobne typy pługów bez własnego napędu buduje w Polsce z powodzeniem fabryka maszyn inż. Thiel i Krotkiewicz. Fot. „Samochód"

Mimo wielu wysiłków i nawet znacznych wydatków, które w ostatnim roku wynosiły z ramienia samego rządu przeszło 80 miljonów złotych, wiele naszych dróg jest w fatalnym stanie. Tak samo drogi względnie dobrze utrzymane grzeszą szeregiem wad, dopuszczalnych przy słabym ruchu konnym, lecz uniemożliwiających prawidłowy rozwój komunikacji samochodowej. Najważniejsze wady tych dróg są następujące: mają one zbyt wypukłą nawierzchnię, która umożliwia prawidłowe ściekanie wody, lecz nie pozwala samochodom na rozwijanie dużych szybkości, są zbyt wąskie, co powoduje częste zatory i mają wreszcie zbyt wiele ostrych zakrętów, dopuszczalnych przy ruchu konnym, lecz niebezpiecznych dla samochodów. Pozatem sama budowa naszych szos jest daleka od doskonałości. Mówiliśmy już o tem, że nawierzchnia ich zużywa się u nas znacznie więcej niż zagranicą, a powodem tego jest przestarzały system nie stosujący żadnych środków wiążących jak np. szkło wodne lub smoła. Ubocznem zjawiskiem, wynikającem z tak zwanej luźnej nawierzchni jest kurz, który przy większym ruchu powoduje znaczne zmniejszenie szybkości średniej maszyn oraz szybsze niszczenie się mechanizmu.

Obliczają, że na doprowadzenie naszych dróg do dobrego stanu, odpowiadającego wymaganiom europejskim potrzeba przeszło 2 miljardów złotych. Łatwo powiedzieć dwa miljardy, lecz skąd wziąć tyle pieniędzy. Mówi się u nas o specjalnym podatku drogowym, obciążającym każdy samochód, mówi się też o pomocy rządu i samorządów, lecz mimo najskrupulatniejszych obliczeń nie możemy wyszukać rzeczywiście pewnego źródła na pokrycie tak olbrzymich rozchodów.

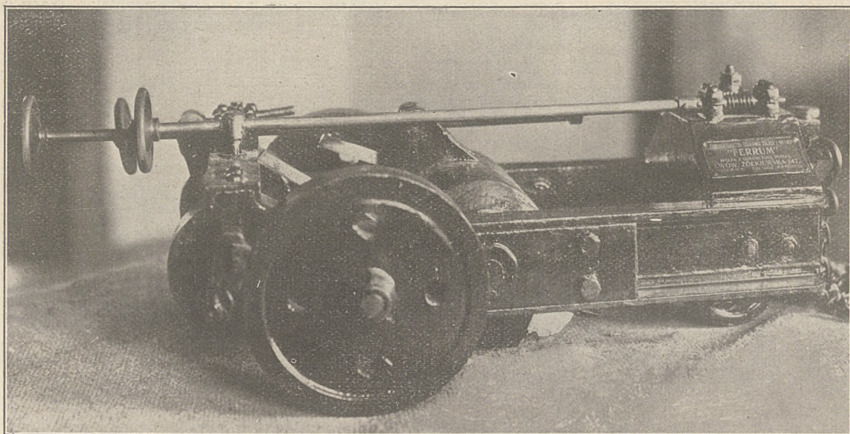


Dla walcowania nawierzchni stosują obecnie bardzo często nowoczesne walce motorowe.



Prócz walców motorowych bardzo często używają jeszcze do tego samego celu maszyn parowych. Maszynę taką, wykonaną przez fabrykę H. Cegielski Sp. Akc. widzimy na zamieszczonej fotografji.

Trzeba jeszcze pomyśleć o tem, że inwestycje drogowe powinny być obliczane na dłuższą metę, gdyż drogi budowane obecnie przyniosą rzeczywiste korzyści za kilkadziesiąt lat. Według pojęć elementarnej sprawiedliwości należałoby więc i koszty równomierniej rozłożyć, tak żeby one obciążały nie tylko automobilistów, którzy jeżdżą dziś, lecz i ich następców. Gdyby ktoś chciał nam dać dostateczną dużą pożyczkę drogową, byłoby to najlepszem rozwiązaniem całego problemu, gdyż obecnie moglibyśmy płacić tylko odsetki, pozostawiając amortyzację całej sumy tym ludziom, którzy z rozbudowanych dróg skorzystają najwięcej. Na nieszczęście o takiej pożyczce mówi się dużo, lecz o jej rzeczywistej realizacji jakoś nie słychać.

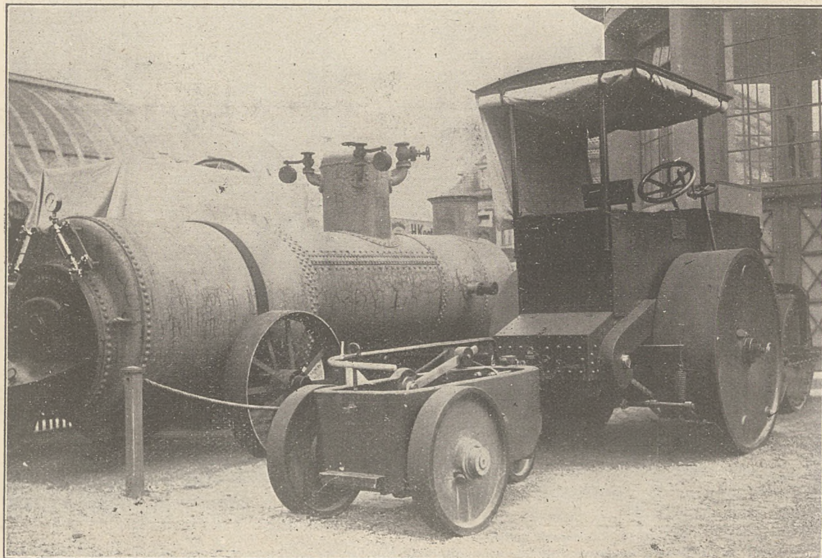


Dla rozrywania powierzchni dróg przy ich reparacji używają specjalnych pługów o bardzo mocnej konstrukcji. Na fotografji modelu widzimy urządzenie takiego pługa; lemiesze umocowane są do ciężkiego walca w środku ramy, zapomocą dźwigni śrubowych można regulować głębokość cięcia.

Musimy więc narazie radzić sobie własnemi środkami, rozbudowując i ulepszając drogi w miarę możności. Najważniejszą rzeczą jest ażeby rozbudowa odbywała się celowo i nie była obliczona na chwilowe potrzeby pewnych miejscowości. Ponieważ musimy liczyć się ze stałym wzrostem obciążenia dróg, należy zarzucić stary system jednowarstwowych szos, a przejść do znacznie solidniejszej budowy z odpowiedniemi podkładami i dobrze utrwaloną nawierzchnią.

Dla utrzymania dróg musimy corocznie zużywać bardzo wielkie ilości materjałów kamiennych, w dobrym gatunku, a z dalszą rozbudową całej sieci ilość materjałów wzrośnie napewno wielokrotnie. Nie przedstawiałoby to wielkich trudności, gdybyśmy posiadali dobre gatunki kamieni w województwach środkowych, lecz tak nie jest. Do niedawna eksploatowano u nas, i to w niedostatecznej ilości, zaledwie kilka kamieniołomów, dających przytem materjał pośledniego gatunku. Wobec takiego stanu, inicjatywę dostarczenia surowców drogowych wziął w swoje ręce rząd, który przystąpił do uruchomienia dwóch wielkich przedsiębiorstw, obliczonych na znaczną produkcję trwałego kamienia. Są to kamieniołomy bazaltowe w Janowej Dolinie w powiecie kostopolskim, wołyńskiego województwa oraz kamieniołomy kwarcytowe w województwie kieleckiem. Produkcja kamieniołomów w Janowej Dolinie obliczona jest na roczne wydobycie 200 tysięcy tonn różnego rodzaju materjałów drogowych, jak to kostki, tłucznia i grysiku. Produkcja kamieniołomów w kieleckiem może osiągnąć przeszło 600 tysięcy tonn rocznie. Oprócz rozbudowy kamieniołomów rozpoczęło w roku 1928 budowę nowej klinkierni w Izbicy w województwie lubelskiem. Klinkiernia ta ma wypalać rocznie przeszło 6 miljonów sztuk klinkierów dla celów drogowych. Równocześnie z ramienia rządu prowadzi się szereg prac, mających na celu ulepszenie systemów nawierzchni, oraz opracowanie trwalszych typów jezdni. Na podstawie tych doświadczeń należy coraz częściej używać szkła wodnego jako masy utrwalającej.

Prócz budowy dróg rząd zrobił wiele dla odbudowy zniszczonych mostów oraz dla zamiany drewnianych konstrukcyj tych ostatnich, na znacznie solidniejszy żelazobeton. Tak samo przy budowie dużych mostów żelaznych zastosowano obecnie nowe zdobycze wiedzy i techniki, wprowadzając specjalne kształty filarów i stosując

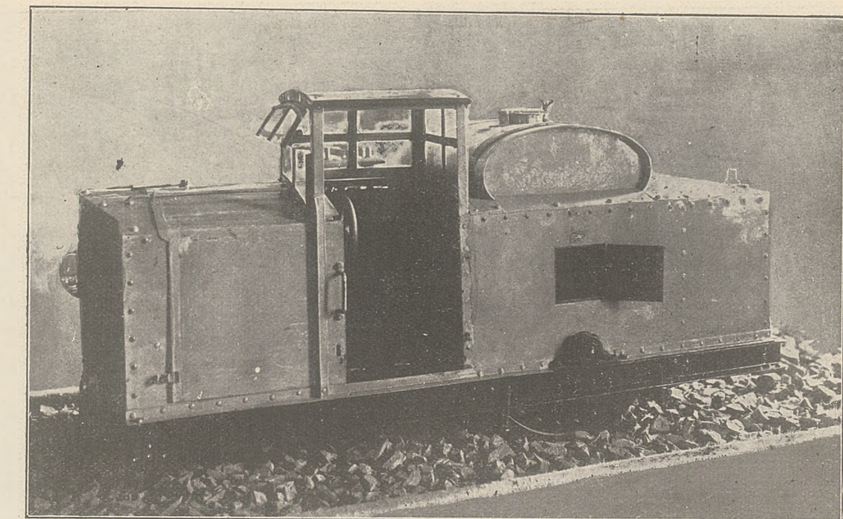


(Po prawej:) Przy wykańczaniu nawierzchni prócz walców motorowych i parowych potrzebne są różne inne maszyny i przyrządy j. np. duże kotły do smołowania nawierzchni. Kocioł taki, wykonany przez fabrykę H. Koetz, stoi obok walca motorowego, Sp. Akc. „Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce“. Fot. „Samochód“

zamiast nitowania spawanie elektryczne. — Jako zjawisko bardzo dodatnie, rokujące dalszy pomyślny rozwój rozbudowy dróg i mostów należy wymienić stały dopływ nowych młodych sił technicznych do administracji drogowej. Pomyślny ten objaw należy przypisać w głównej mierze Ministerstwu Robót Publicznych, które przyjmuje w dużej ilości na płatne praktyki letnie uczni szkół technicznych i studentów politechniki, dając im w ten sposób możność bliższego zainteresowania się i zapoznania z warunkami techniki drogowej oraz nabrania zamiłowania do tego rodzaju pracy

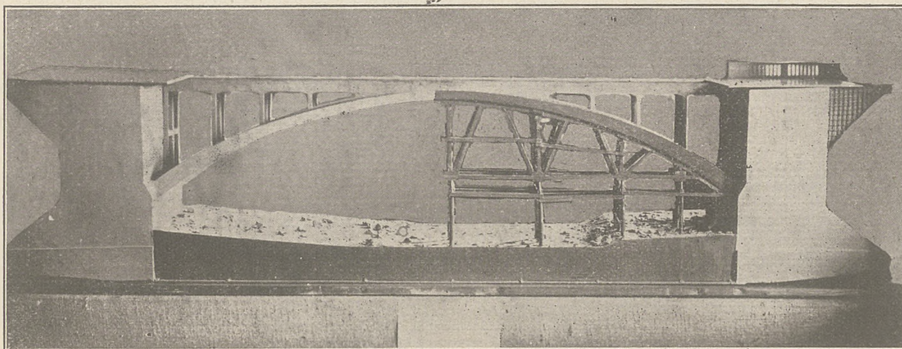
Pozatem od r. 1926 Politechnika Warszawska w porozumieniu z Ministerstwem Robót Publicznych wprowadziła na wydziale Inżynierji Lądowej projekty dyplomowe z budowy dróg, polegające na wykonaniu szczegółowego odcinka drogi, o długości od kilkunastu do kilkudziesięciu kilometrów, na podstawie szeregu pomiarów praktycznych, które studenci muszą przeprowadzić w gruncie.

Ministerstwo Robót Publicznych lub też odnośne samorządy mają prawo korzystania z tych projektów i zależnie od tego, do jakiej kategorji należy droga, której projekt został wykonany, pokrywają w tej lub innej mierze koszty pobytu dyplomatów.



Prócz zwykłych typów walców drogowych stosują jeszcze inne, więcej skomplikowane maszyny, kompletnie obudowane i wygodniejsze dla długich prac przy gorszej pogodzie. Fot. „Samochód"

Prace tego rodzaju, wyjęte z życia, przyczyniają się do zainteresowania młodzieży i wywierają decydujący wpływ na ostateczny wybór zawodu, zapewniając równocześnie odnośnym instytucjom dopływ już dostatecznie przygotowanych i fachowo wyszkolonych nietylko w ciężkiej teorji, pracowników.



Łatwo jest zbudować zwykłą drogę, trudniej dobrą szosę, lecz najtrudniej może wykonać dobry most, który nie wymagałby ciągłych reparacyj i wytrzymałby nawet cięższe pojazdy. Fot. „Samochód"

Do zjawisk bardzo korzystnych należy też zaliczyć powstanie Stowarzyszenia Członków Polskich Kongresów Drogowych, które rozciąga swoją działalność na całą Polskę i według statutu musi przyczyniać sie do rozwoju problemu drogowego przez organizowanie t. zw. Polskich Kongresów Drogowych i związanych z niemi pokazów, wystaw, wycieczek oraz odczytów. Towarzystwo to wydaje pozatem szereg publikacyj doraźnych i perjodycznych, które na równi ze zjazdami i wystawami przyczyniają się w wielkiej mierze do popularyzacji kwestji drogowej. Zawdzięczając inicjatywie tego Stowarzyszenia w r. 1928 odbył się pierwszy Polski Kongres Drogowy, który zgromadził kilkuset uczestników.

Mimo wszystkich wysiłków czynników powołanych, oraz osób prywatnych, nie możemy przewidywać, w jaki sposób uda się nam ostatecznie zdobyć pieniądze na należytą rozbudowę dróg; może to będzie duża pożyczka wewnętrzna, może rozchody pokryje podatek drogowy, może wreszcie kapitał zagraniczny przyjdzie nam z pomocą. W każdym razie, niezależnie od źródła z jakiego napłyną do nas pieniądze, powinniśmy przy rozbudowie naszych dróg bardzo poważnie myśleć o dalszej przyszłości, obliczając na jeszcze znaczniejsze zwiększenie ruchu samochodowego, oraz na ukazanie się nowoczesnych maszyn-olbrzymów, które zastąpią w przyszłości pociągi towarowe. Że takie maszyny nie są wytworem rozbujałej technicznej fantazji, dowodzi nam przykład Francji, gdzie już zupełnie poważnie dzisiaj pracują nad stworzeniem elektrycznych pociągów drogowych, poruszających się z szybkością setki kilometrów na godzinę i mogących zabrać kilkuset pasażerów.



Czasami zwykłą drogę trudniej wykonać niż piękny nowoczesny most. Są niektóre miejscowości, gdzie dla wykonania znośnej drogi bitej trzeba zrobić szereg nasypów i przekopów Fot. „Samochód"

Jeżeli nasze szosy będą posiadały dobre podkłady i nawet najdoskonalszą nawierzchnię, lecz ich szerokość, profil, oraz zakręty zostaną wadliwie obliczone i dostosowane tylko do dzisiejszego stanu ruchu, to z dalszym rozwojem motoryzacji będziemy musieli zabrać się do kosztownych przerobek, oraz zawsze niemiłego wywłaszczania gruntu. To samo dotyczy mostów. Te ostatnie powinny być obliczone na wytrzymywanie znacznie większych ciężarów, niż przewidywane obecnie. Z jednej strony zwiększy to ich trwałość, z drugiej zabezpieczy możność dalszego rozwoju ruchu ciężkich pojazdów bez konieczności gruntownych rekonstrukcyj.

L. K

Amerykańskie rozwiązanie trudności komunikacyjnych. Dla uniknięcia zderzeń przy skrzyżowaniu ulic urządzono w Lincoln Parc w Chicago cały system dróg bocznych, przechodzących w tunelach pod głównym traktem. Fot. Atlantic

W AUTOMOBILOWEM MROWISKU

Detroit, 1929.

W pojęciu przeciętnego europejskiego śmiertelnika nazwa Detroit łączy się nieodzownie z imieniem Forda. Jak wodospady Niagary w Buffalo, tak fabryki Forda w Detroit zdają się być tą jedyną atrakcją miasta dla zwiedzającego. Dla kogokolwiek interesującego się choć trochę przemysłem samochodowym, sprawa ta przedstawia się inaczej.

Detroit, przeszło półtoramiljonowe miasto, leży w stanie Michigan. Otóż w tym jednym jedynym stanie fabrykuje się 80% światowej produkcji automobilowej. W samem Detroit, oprócz olbrzymich zakładów samochodowych Forda w River Rouge, znajdują się następujące wielkie trusty automobilowe: przedewszystkiem konkurencja, czyli General Motors, produkujące luksusowe „Cadillac'i" i „Chevrolety", a dalej zakłady, produkujące wspaniałe „Packardy" i „Hupmobile", „Hudson-Essexy" i „Chryslery" oraz „De Soto".



W Hamtramck, mieście położonem w centrum Detroit, co brzmi może dziwacznie, lecz niemniej jest faktem, znajduje się fabryka samochodów „Dodge". Zatrudnieni są w niej przeważnie Polacy, gdyż Hamtramck jest w siedemdziesięciupięciu procentach zamieszkałe przez naszych rodaków, a władze municypalne oraz urząd burmistrza sprawują Polacy. Detroit, rozwijając się w szalenie szybkiem tempie, obrosło poprostu stutysięczne Hamtramck z trzech stron, okalając równocześnie jeszcze jedno miasto, a mianowicie Highland Park, powstałe dookoła pierwszej fabryki fordowskiej, które graniczy z polskiem osiedlem.

W okolicach zaś Detroit, w promieniu od kilkunastu do kilkudziesięciu kilometrów, znajdują się zakłady tak znanych firm samochodowych, jak: „Buick" i „Marquette"

W rozległych plantacjach nad jeziorem Michigan nie zapomniano o obszernych „parkingach" dla licznie przybywających tam samochodów



Drastyczny znak ostrzegawczy: W niebezpiecznem miejscu ustawiono rozbity samochód, z napisem: „Jedź powoli i zwiedź nasze miasto, jedź szybko i zwiedź nasze więzienie!“

(najnowsze wydanie), „Pontiac“ i Oakland“, w miejscowościach Pontiac i Flint.

Mieszkańcy grodu samochodowego mają w czem wybierać, to też takiego natłoku wozów nie widzi się w żadnem innem z miast amerykańskich. Wspaniałe składy, oświetlone całą noc spotyka się na każdym kroku. Olbrzymie place w śródmieściu, gdzie wystawione są setki używanych samochodów na sprzedaż, są tutaj zjawiskiem zupełnie normalnem. Nie brak również w Detroit licznych przedsiębiorstw, fabrykujących części samochodowe i opony. Orgja automobilizmu!

Nawiasem mówiąc, samochody nie są jedyną dziedziną, w której króluje Detroit, będące centrum światowem dla tak odrębnych gałęzi przemysłu i handlu, jak: piece patentowane, środki lecznicze i maszyny do rachowania.

Co przyczynia się bezsprzecznie do wzmożonego ruchu kołowego w tem niezmiernie rozległem mieścisku, o prostych i naogół szerokich ulicach, ciągnących się nieraz dziesiątkami kilometrów, to brak innych środków lokomocji niż tramwaje, gdyż niema tu ani kolejki podziemnej ani nadziemnej.

Dorożki samochodowe nie próżnują. Jak w każdem mieście, istnieje tu oczywiście kilka kompanij taksówek; najruchliwsze są „Checkery“, dyżurujące w pobliżu hoteli i teatrów. Posuwając daleko swą uprzejmość wobec klientów, przedsiębiorstwo wydaje tygodnik p. t. „Checker News“, którego kilka numerów znajduje się w każdej taksówce, aby pasażerowie mieli co do czytania w czasie jazdy. Jest to również doskonałym środkiem reklamowym, tak dla towarzystwa, jak i ogłaszających się hoteli i firm.

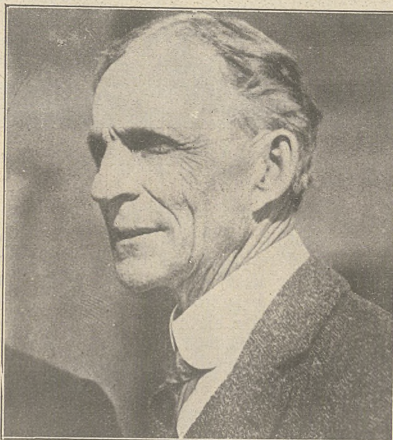
Detroit jest bodaj jedynem miastem, które sobie pozwala na poszerzanie ulic, wykupując kamienice, burzy je lub cofa i tworzy nowe, dogodne arterje dla komunikacji samochodowej. Dlatego też niektóre ulice, wczoraj jeszcze nietknięte, dziś już wyglądają, jak po trzęsieniu ziemi.

Postrachem automobilistów, oczywiście nie tych, którzy nic nie zawinili — jest samochód policyjny. W Ameryce, jak na całej kuli ziemskiej zresztą są ludzie, którzy nie przestrzegają przepisów. Policja nie robi sobie z nimi ceregieli. Zdarza się niekiedy, że mimo tablicy z napisem „No parking“ lub w godzinach, gdy postój jest wzbroniony, właściciele pozostawiają swe auta na ulicy. Gdy załatwiwszy swoje sprawy zjawiają się zpowrotem — samochodu niema. Klucze od motoru ma właściciel przy sobie, więc cóż się stało? Otóż po ulicach krąży specjalnie skonstruowany wóz policyjny, który „czyści“ miasto na swój sposób. Zauważywszy samochód, stojący w niewłaściwem miejscu zabiera go ze sobą, podważywszy lewarem przednie koła i doczepiając go z tyłu, jak dwukołową przyczepkę. Nie pozostaje więc nic innego, jak udać się do garażu policyjnego i po zapłaceniu kary odebrać swoją własność. Tego się właśnie najbardziej obawiają właściciele skonfiskowanych maszyn. Kara nie jest wygórowana — wynosi trzy dolary, ale wyszukanie samochodu i załatwienie formalności związanych z jego odbiorem, trwa niekiedy kilka godzin. „Czas to pieniądz“ — wie o tem doskonale policja amerykańska i oficjalnie pobierając trzy dolary tylko, wymierza równocześnie najwyższy wymiar kary, absorbując kierowcom drogocenne chwile.

Dwaj Polacy, pracujący w fabrykach Forda, przeniesionych z Highland Parku do River Rouge pod Detroit, ułatwili nam ich zwiedzenie. Dwaj prości robotnicy, jedni z wielu, z wielotysiącznej rzeszy naszych ziomków, zatrudnionych w zakładach króla samochodów. Jednym z nich był p. Boba, były dyrektor szkoły rolniczej na Śląsku Cieszyńskim, drugim zaś członek znanej w Wielkopolsce rodziny, p. Włodzimierz Unrug. Ci dwaj ludzie są zaprawdę dowodem niespożytej energji, na jaką się potrafi zdobyć polski inteligent. Osiem pełnych godzin intensywnej pracy fizycznej, w dzień lub w nocy, w środowisku międzynarodowej zbieraniny robotniczej, nie jest niczem godnem pozazdroszczenia. A jednak ci dwaj dzielni ludzie nie upadli na duchu, przeciwnie, pracują zawzięcie, zarabiają (od 5—6,80 dol dziennie) i bezsprzecznie dopną swoich celów.

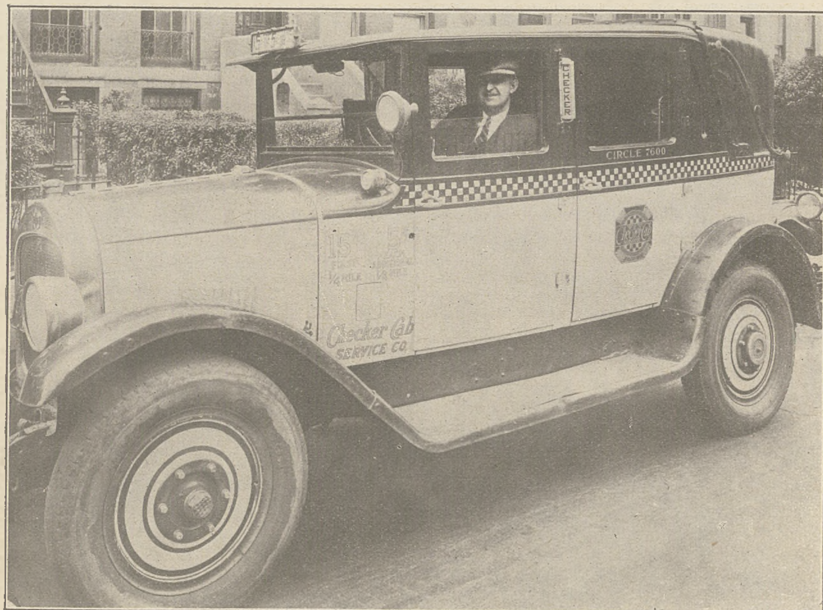
Dwie rzeczy uderzają przedewszystkiem zwiedzającego olbrzymie zakłady Forda. Niezwykła czystość — wszędzie i precyzja — we wszystkiem.

Potężne piece w kotłowni wyglądają jak eksponaty wystawowe, najbardziej krytyczne oko nie dostrzeże nigdzie pyłka. Potworne dynamo-maszyny pracują w olbrzymiej hali, wytwarzając energję konieczną do uruchomie-



Henryk Ford, niekoronowany król przemysłu samochodowego w Detroit.

Fot Keystone



„Checker Cab“ — taksówka jednego z wielkich towarzystw komunikacyjnych, której kierowca mr. M. Whelpley jest zarazem... pastorem

Fot Atlantic

nia setek pasów transmisyjnych. One to dodają każdemu robotnikowi do pomocy siłę dwóch koni parowych, co wzmaga wydajność pracy rąk ludzkich, jak tego pragnął i dokonał Ford.

W każdym z poszczególnych działów imponujących zakładów, czy to przy obróbce metali, czy przy wykonywaniu najdelikatniejszych części motoru, widzi się ten sam widok. Żelazne pasy-łańcuchy krążą bez przerwy, a przy nich ludzie o zmechanizowanych ruchach, wykonywują bezustannie te same czynności. Zarówno człowiek jak i maszyna są wykorzystane co do minuty. Cztery godziny pracy bez spoczynku, pół godziny na spożycie lunch'u i dalsze cztery godziny nieprzerwanej robocizny.

Ford zaprowadził w swoich fabrykach pięciodniowy tydzień pracy, ale za dnie w które się nie pracuje robotnicy nie pobierają wynagrodzenia.



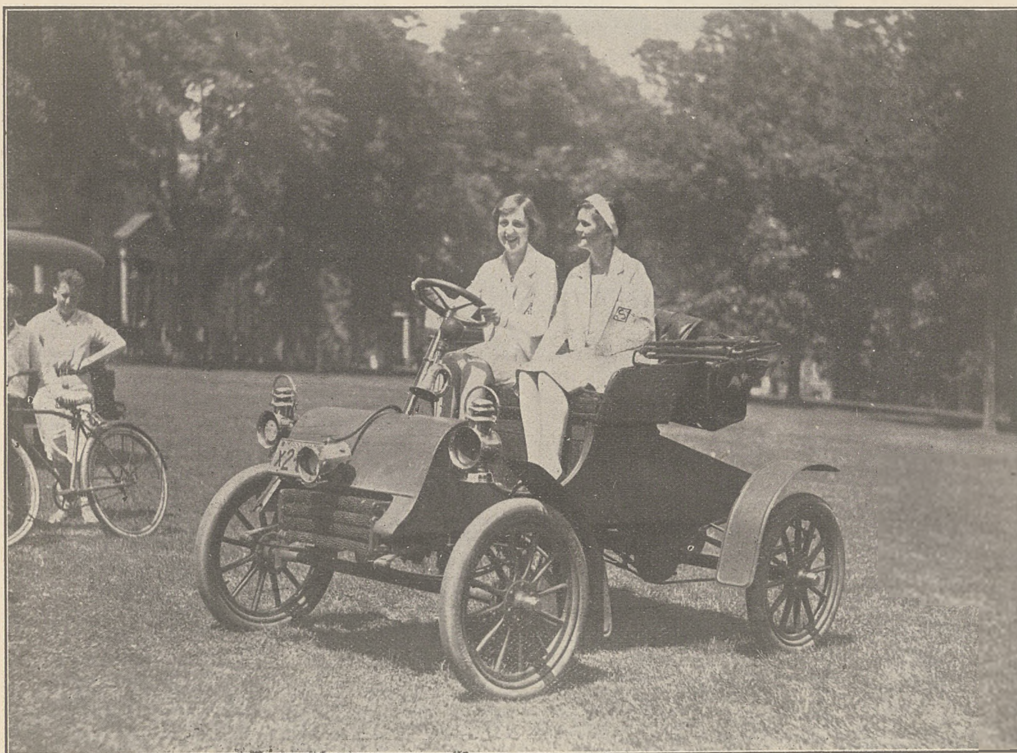
Olbrzymie tereny zajmują w Detroit zakłady Forda. Na rycinie widzimy część terenów wraz z lotniskiem. Fot. Atlantic

Oczywiście, że najciekawszym działem fabryki jest montownia samochodów, gdzie idąc wzdłuż pasa, na którym znajduje się na początku jedynie podwozie, dochodzi się do miejsca, gdzie z tego samego pasa, zjeżdża trąbiąc, co trzy czwarte minuty, nowy samochód. Praca niektórych robotników polega jedynie np. na zakładaniu pięciu śrubek do dzwonu koła, które znowu następny robotnik przykręca kluczem. Siedząc na małych wózeczkach, jak beznodzy kalecy, inni robotnicy uczepieni u posuwającej się wciąż taśmy, przykręcają od spodu śruby spajające stopień z błotnikiem. Genjalna monotonja. — W zakładach fordowskich wszystko co jest potrzebne do stworzenia samochodu, wykonywane jest na miejscu. W własnych hutach szklanych lane są szyby, własne pociągi rozwożą gotowe maszyny, po specjalnie przeprowadzonych do fabryki kanałach, kursują własne statki.

Przed udaniem się na lotnisko, zwiedzamy jeszcze instytut doświadczalny, gdzie na frontonie wspaniałego gmachu, wyryte są nazwiska najznakomitszych uczonych „odkrywców i wynalazców" (oczywiście według uznania Forda), wśród których widnieje nazwisko Kopernika. Obszerną i jasną salę instytutu doświadczalnego, gdzie dokonywa się najzawilszych obliczeń, bada i ulepsza wypuszczone na świat wozy, można przyrównać jedynie do wytwornej sali balowej, ze względu na lśniącą nieskazitelnie posadzkę. W przeciwstawieniu do hal fabrycznych, panuje tutaj cisza, pracują mózgi.

Ażeby niczego nie pominąć, udajemy się wreszcie na lotnisko, gdzie nie było dotychczas ani jednego wypadku i za cenę 5 dolarów wznosimy się ogromnym, trójmotorowym jednopłatowcem na dwudziestominutową przejażdżkę nad Kanadą i Detroit. Metalowy ptak zabiera dwanaście osób i gładko płynie nad posiekanem prostemi linjami ulic miastem, nad rzeką, gdzie przerzuca olbrzymi most do Kanady inżynier Modrzejewski —

(Dokończenie na str. 12-ej.)



Jeden z najstarszych samochodów Forda, demonstrowany na uroczystości studenckiej. Przy sterze dwie piękności uniwersytetu. Fot. Wide World



Punkt kontrolny na lotnisku w Ławicy. W środku międzynarodowy znak punktu kontrolnego. Fot. „Samochód"

Międzynarodowy rajd awionetek

Paryż, w sierpniu.

Od kilku dni całe zainteresowanie świata lotniczego Europy skoncentrowane jest na międzynarodowym rajdzie awionetek, który w roku bieżącym zakrojony jest rzeczywiście na wielką skalę i trasa lotów obejmuje niemal wszystkie kraje Europy. Zainteresowanie to wzmagało się w miarę napływania zgłoszeń. Rzeczywiście też zgłoszenia sypały się niezwykle licznie, a po zamknięciu listy zgłoszeń figurowały na niej nie mniej jak 82 maszyny. Jest to cyfra, którą mogą się poszczycić nieliczne tylko poważne imprezy automobilowe, a przecież sport i turystyka lotnicza — w porównaniu z automobilizmem — znajdują się dopiero w powijakach. Tak wielki sukces rajdu turystycznego awionetek jest niezbitym dowodem, że stoimy w przededniu nadzwyczaj silnego wzrostu zainteresowania tą najmłodszą gałęzią sportu motorowego.

Jak zwykle w takich wypadkach rzeczywista liczba zawodników, biorących udział w rajdzie, jest nieco mniejsza od cyfry uwidocznionej na oficjalnej liście zgłoszeń. Na samym wstępie odpadło więc 27 zawodników, gdyż kilku z nich, nie ukończywszy na czas przygotowań wycofało swe zgłoszenia, reszta zaś przybyła na punkt zborny już po zamknięciu kontroli, a w tym wypadku regulamin rajdu przewidywał bezwzględne wykluczenie zawodnika. Mimo to do prób przedwstępnych przystąpiła pokaźna bądź co bądź liczba 55 awionetek. Pod względem narodowościowym dzieliły się one jak następuje: Niemcy 24, Włochy 12, Francja 9, Czechosłowacja 3, Wielka Brytanja 2, Belgja 2, Szwajcarja 2 i wreszcie... Jugosławja 1.

Jak widzimy Polska — mimo, że posiada cały szereg bardzo udatnych awionetek — nie jest wcale reprezentowana. Rzecz oczywista, że powodem jest tu nie brak zainteresowania ze strony naszych amatorów-lotników, lecz poprostu brak odpowiednich funduszy na tę dość kosztowną imprezę. Nie jest to wesołe, lecz możemy pocieszyć się faktem, że o mały włos i Francja nie byłaby reprezentowana w rajdzie międzynarodowym, a to z powodu chwilowego dość trudnego przemysłu lotniczego, który wskutek tego w ostatnim czasie nie wypuścił żadnych prawie nowych typów awionetek. Trudności te zostały usunięte niemal że dopiero w ostatniej chwili a firmy Caudron-Potez wypracowały i wykończyły swe maszyny dosłownie „na poczekaniu" z wielkim nakładem kosztów, pracując gorączkowo dzień i noc. — A więc i innym niezawsze powodzi się najlepiej.

Zgodnie z regulaminem maszyny biorące udział w rajdzie dzielą się na dwie grupy, a więc na maszyny o wadze do 400 kg i o wadze do 280 kg. Do pierwszej grupy weszły 42 awionetki, podczas gdy druga grupa liczyła tylko 13 maszyn. Do tych ostatnich należały mianowicie 4 awionetki Bayerische Flugzeug-Werke, 4 Klemm-Salmson, 2 Arado-Salmson, 2 Klemm Salmson, należące do zawodników szwajcarskich i jeden „Icarus"-Salmson.

W niedzielę dn. 3 sierpnia rozpoczęły się próby wstępne, a więc



Samoloty grupy „Samodzielnych Pilotów Akademickiego Aeroklubu i stend „Fiata". Fot. „Samochód"



Awionetka AS 50 Junkersa z pilotem W. Roederem (Niemcy). Fot. „Samochód"

Wtorek przeznaczony był na odpoczynek, odpoczynek ten był jednak czysto teoretyczny, gdyż cały ten dzień wypełniony był gorączkowemi przygotowaniami do startu na rajd, który miał się rozpocząć dnia następnego, rano. Z odpoczynku więc korzystali tylko ci, którzy nie wywiązali się należycie z prób wstępnych i zostali zdyskwalifikowani.

W środę o godzinie 9-tej rano wszystkie awionetki ustawiły się w północnej części lotniska, oczekując momentu startu. Pomimo deszczu na lotnisku znalazł się tłum ciekawych. Około godziny 9.30 rozjaśniło się nieco i zawodnicy wystartowali grupami po cztery maszyny, znikając po chwili w lekkiej mgiełce, wiszącej nad Paryżem. Kolejność startu była następująca:

Grupa pierwsza: Altemair, Carberry, Nehring, Lemerre. Druga grupa: Banassati, Gelmetti, Castaldo, Guazetti. Trzecia grupa: Barbot, Delmotte, Broad, miss Spooner. Czwarta grupa: Lombardi, Battalia, Donati, Suster. Piąta grupa: Offermann, Thomas, Morzik, Stoppani. Szósta grupa: Vuylsteke, Kleps, Vlcek. Siódma grupa: Dungern, Croneiss, Novak. Ósma grupa: Kneer, Roeder, Hagenmeyer. Dziewiąta grupa: Liberati, Ferrarin, Mazzotti, Kirsch. Dziesiąta grupa: Bakol, Weiss, Finat. Jedenasta grupa: Ziegler, Junck, Burkiard, Wirth. Dwunasta grupa: Hirth, Siebel, Poss, Lusser.

Nie wystartowali Maus (Belgja), Fauvel (Francja) i Risztics (Niemcy). Fauvel w ostatniej chwili wycofał się, Maus miał defekt z zapłonem, a Risztics przy rolowaniu do startu złamał podwozie i uszkodził śmigło.

W pół godziny po starcie wrócili na lotnisko Francuz Barbot i Włoch Bottalea, zaś czechosłowacki pilot Novak wylądował w Vigneux w odległości 15 klm od Orly z zażartym silnikiem.

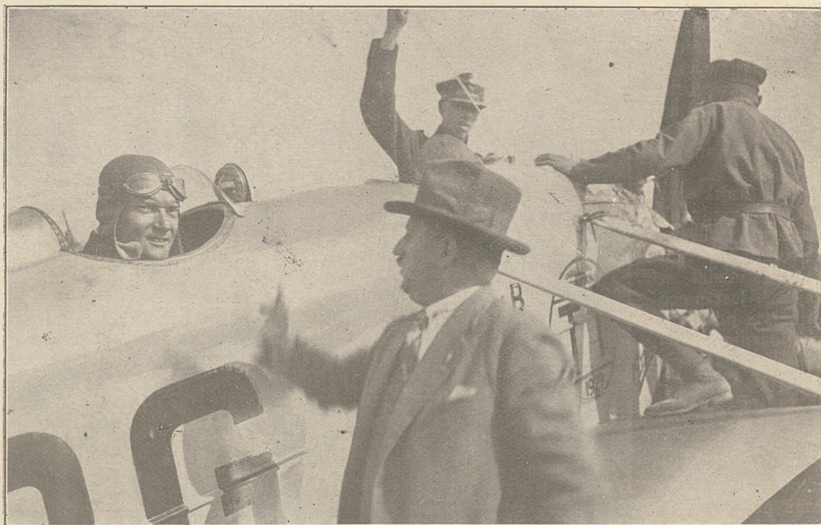
Tuż przed startem zawodnicy zostali poinformowani o ilości punktów, zaliczonych



Awionetka E 7 Caudron z pilotem Delmotte (Francja). Fot. „Samochód"

przedewszystkiem próby demontowania i montowania maszyny i startowania silnika, zaco, zależnie od wyniku próby, zaliczano zawodnikom odpowiednią ilość punktów. Dnia następnego odbyła się pierwsza próba w locie, mająca na celu zbadanie zużycia paliwa. Przelot ten odbył się z Orly do Arthenay i z powrotem, t. j. na dystansie 162 klm. Samoloty startowały grupami mniej lub więcej szybko i oblatywały trasę zależnie od mocy silnika i wagi. Jeden z samolotów B. F. W. oraz Icarus wylądowały wkrótce po starcie z powodu wadliwego działania silnika. W próbie tej największą szybkość średnią uzyskał Carberry, Kanadyjczyk, na niemieckiej awionetce Raab-Katzenstein — 174.597 km na godz., podczas gdy najszybszy z Francuzów, Delmotte na „Caudron 190" uzyskał szybkość średnią 150,708 km na godzinę.

Kilku z uczestników z powodu drobnych wypadków musiało odłożyć lot próbny. Nie obyło się jednak bez wypadku śmiertelnego. Niemiecki pilot Hoffmann, który na swym aparacie wybrał się na poszukiwania awionetki „Arado" z pilotem Eggersem — ten ostatni z powodu defektu silnika wylądował kilka kilometrów od Orly — po powrocie nad lotnisko wykonał serję ćwiczeń akrobatycznych. Po dwóch „renversements" maszyna, leżąc na plecach, wpadła w korkociąg. Po krótkiej chwili samolot odwrócił się, zatoczył w miejscu i rozłamał się na wysokości około 300 mtr. Skutek niewielkiej wysokości pilot nie zdążył użyć spadochronu i zabił się na miejscu. Hoffmann, były student politechniki w Darmsztadt, był inżynierem lotniczym i zbudował swoją maszynę według własnych projektów. Awionetka ta nie była obliczona na loty akrobatyczne, a chęć popisania się na nieodpowiedniej zupełnie maszynie była niezwykłą lekkomyślnością.

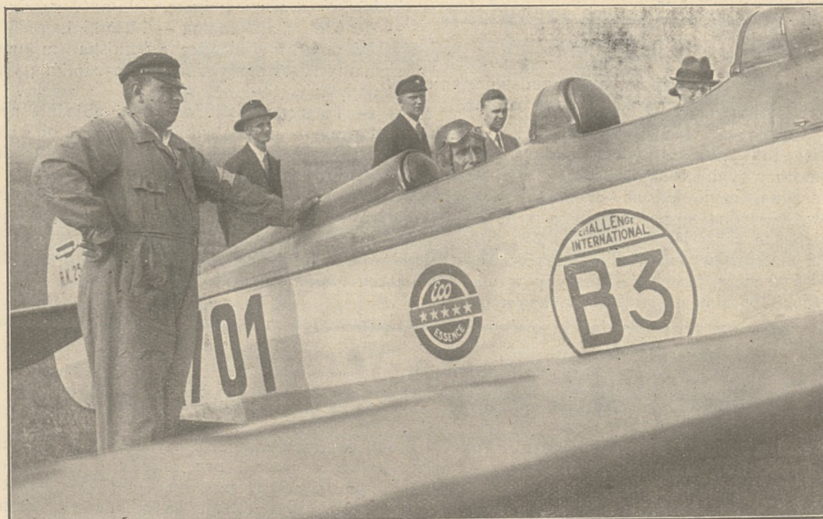


„Avia" HB 11 z motorem Walter — pilotowana przez kpt. Kleps'a (Czechosłowacja). Fot. „Samochód"

im za próby przedwstępne. Wynik tych prób był następujący:

A 1. (Niemcy) pilot Thomas 25,00 punktów. — A 2. (N.) pil. Offermann 14,00 p. — A 3. (N.) pil. Dungern 20,23 p. — A 4. (N.) pil. Morzik 19,50 p. — A 5. (N.) pil. Croneiss 15,25 p. — B 2. (N.) pil. Altmeier 12,00 p. — D 3. (N.) pil. Carrbery 12,00 p. — B 5. (N.) pil. Nehring 32,50 p. — B 7. (N.) pil. Ziegler 21,50 p. — B. 9. (N.) pil. Junck 25,25 p. — C. 1. (N.) pil. Hirth 29,50 p — C. 2. (N.) pil. Lusser 30,50 p. — C. 3. (N.) pil. Hirsch 18,25 p. — C. 4. (N.) pil. Hagenmayer 27,75 p. —C. 5. (N.) pil Siebel 30,25 p. — C. 6. (N.) pil. Poss 30,00 p. — D. 4. (N.) pil. Kneer 29,50 p. — D. 5. (N.) pil. Roeder 30,25 p. — E. 6. (Fr.) pil. Delmotte 18,00 p. — E. 7. (Fr.) pil. Barbot 12,75 p. — F. 1. (Fr.) pil. Lemerre 15,00 p. — F. 4. (Fr.) pil. Bayol 20,50 p. — F. 5. (Fr.) pil. Finat 18,50 p. — H. 3. (Belgja) pil. Vuylstecke 15,75 p. — H. 5. (Anglja) pil. Broad 26,25 p. — H. 6. (Anglja) pil. miss Spooner 22,50 p. — K. 3. (Włochy) pil. Lombardi 18,50 p. — K. 4. (W.) pil. Donatti 17,50 p. — K. 6. (W.) pil. Suster 18,00 p. — K. 7. (W.) pil. Stoppani 27,75 p. — K. 8. (W.) pil. Banassati 19,25 p. — M. 1. (W.) pil. Gelmetti 18,00 p. — M. 2. (W.) pil. Castaldo 25,25 p. — M. 3. (W.) pil. Guazzetti 28,25 p. — M. 4. (W.) pil. Liberati 24,00 p. — M. 5. pil. Ferrarin 26,00 p. — M. 6. (W.) pil. Mazzotti 24,25 p. — S. 1. (Szwajcarja) pil. Burhard 24,50 p. — T. 1. (Czechosłowacja) pil. Kleps 32,50 p. — T. 2. (Czech.) pil. Vlcek 29,00 p. — T. 4. (Czech.) pil. Novak 26,25 p.

Międzynarodowy rajd awionetek jeszcze trwa. Trudno wywnioskować, którzy zawodnicy najlepsze mają szanse, wielkie bowiem odległości dzielące poszczególne punkty kontrolne uniemożliwiają zupełnie wszelką orjentację, a kolejność przybycia na poszczególne kontrole niczego jeszcze nie dowodzi. Tak więc należy cierpliwie odczekać oficjalnych wyników, które postaram się podać szczegółowo w następnym numeru. *Inż. R. S.*



Kanadyjczyk Carberry na niemieckiej maszynie „Raab-Katzenstein“ z silnikiem Cirrus-Hermes.
Fot. Wide World


Miss Spooner, na maszynie Spooner, jedyna kobieta, która bierze udział w konkursie. Fot. Wide World

M. 1. (Wł.) pil. Gemetti, M. 3. (Wł.) pil. Guzzetti, M. 2. (Wł.) pil. Castaldo, K. 8. (Wł.) pil. Banassati, M. 6. (Wł.) pil. Mazzotti, F. 5. (Fr.) pil. Roques, F. 6. (Fr.) pil. Finat. Poza konkursem lady Bailey na awionetce „Moth-Gipsy“.

Organizacja obsługi technicznej dla zawodników była dobra. Jedynie w niedzielę niesforna publiczność sprawiała władzom Aeroklubu wiele kłopotu, przerywając ogrodzenie i tłocząc się koło samolotów.

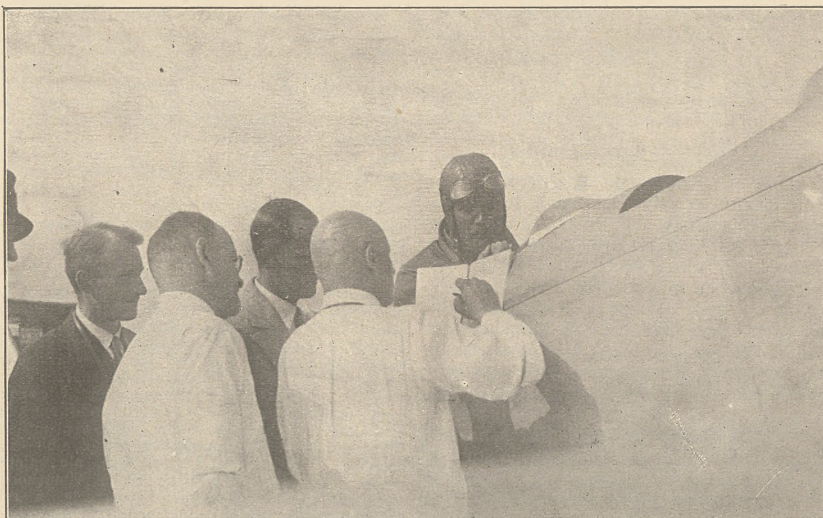
We wtorek nie przybył żaden z zawodników, gdyż część ich odpadła na poprzednich etapach.

Na punkcie kontrolnym w Poznaniu

Przelot awionetek rajdowych przez punkt kontrolny w Poznaniu odbywał się przez trzy dni, a to dnia 11., 12. i 13. sierpnia. W niedzielę, dnia 11 sierpnia, przy doskonałej pogodzie, zebrały się na lotnisku cywilnem w Ławicy niezliczone tłumy publiczności, które oczekiwały na przybycie lotników. W dniu tym jednakże przybyło tylko siedem maszyn. W następne dwa dni dopiero przybyła większość zawodników, zatrzymując się częściowo, z powodu niepogody, na odpoczynek w Poznaniu.

Kolejno wylądowali w niedzielę 11 bm.: B. 3 (Niemcy), pilot Carberry, H. 5. (Anglja) pilot Broad, H. 6. (A) miss Spooner, C. 4. (N) pil. Hagenmeyer, H. 2. (N) pil. Offermann, T. 1. (Czech.) pil. Kleps, D. 5. (N) pil. Roeder, E. 7. (Fr.) pil. Delmotte.

W poniedziałek 12 bm. wylądowali: K. 6. (Wł.) pil. Suster, K. 3. (Wł.) pil. Lombardi. M. 5. (Wł.) pil. Ferrarin, D. 4. (N.) pil. Kneer, A. 3. (N.) pil. Dungern, A. 4. (N.) pil. Morzik, B. 9. (N.) pil. Junck, C. 5. (N.) pil. Siebel, C. 6. (N.) pil. Poss, C. 2. (N.) pil. Lusser,


Francuski lotnik Delmotte na samolocie „Caudron 190“ z silnikiem Salmson 95 KM, przed startem w Berlinie. Fot. Wide World

W automobilowem mrowisku

(Dokończenie ze str. 8-ej.)

(syn naszej wielkiej artystki), nad śmiesznie wyglądającemi z góry drapaczami chmur.

Samolot Forda jest cały z metalu. Jest to jednopłatowiec, zaopatrzony w 3 motory typu „Wasp“, każdy o sile 410 KP. Maszyna, czyli kabina mieście 13 pasażerów, lub jedną tonnę obciążenia w powietrzu. Rozpięcie skrzydeł mierzy 24 metry, długość 15,2 metrów, wysokość 4,17 metrów, rozstaw kół 5,66 metr. Szybkość maszyny w podróży wynosi 185 klm. na godzinę, maksimum szybkości 225 klm. na godzinę. Zdolność przelotu — 805 klm., maksymalna — 1.046 klm.

W powrotnej drodze z lotniska mijamy skromny, drewniany domek, o zamkniętych żaluzjach:

— Tu się urodził Ford — objaśnia nas p. Unrug — na maleńkiej farmie, a obecnie wszystkie przylegające tereny należą do niego.

W chwilę później mijamy niewielki murowany budynek i do tego stary, co w Ameryce jest rzadkością. To pierwsza fabryka fordowska, która stała się podwaliną sławy i majątku twórczego miljonera.

Józef Opieński.

PRAWO I SĄD

Polskie tłumaczenie ustawy samochodowej

Pod tytułem „Odpowiedzialność za szkody z wypadków samochodowych“ ukazało się w tych dniach na półkach księgarskich tłumaczenie, wraz z objaśnieniami, niemieckiej ustawy samochodowej z 3 maja 1909 r. i odpowiedniej ustawy austrjackiej z 9 sierpnia 1908 r.; dokonane przez em. prezesa senatu Sądu Apelacyjnego, Wacława Radajewskiego. Dziełko to wyszło w bardzo starannem wykonaniu i estetycznej szacie zewnętrznej, nakładem Wojewódzkiego Instytutu Wydawniczego, jako tom VII-y Zbioru Ustaw Dzielnicowych.

Pojawienie się tej niezmiernie potrzebnej pracy, powitają z ogólnem uznaniem przedewszystkiem automobiliści. Ustawodawstwo polskie poczyniło tak znaczne zmiany w zakresie ustawodawstwa samochodowego, regulując poszczególne dziedziny metodą prawniczo może słuszną, lecz dla życia niepraktyczną i niewygodną w szeregu różnych aktów legislacyjnych, że nie prawnikowi istotnie trudno było się zorjentować w labiryncie przepisów i postanowień, a i prawnik nieraz natrafiał na znaczne trudności.

Wprawdzie w dziedzinie, nas najbardziej interesującej, t. j. w części pierwszej, przedmiotem pracy jest tylko niemiecka ustawa o ruchu pojazdów mechanicznych z 1909 r., jednak ze względu na to, że ustawa ta jest, poza przepisami, dotyczącemi odszkodowania za wypadki, pewnego rodzaju ustawą ramową, nastręczały się liczne okazje omówienia działów pokrewnych.

P. prez. Radajewski z okazyj tych skorzystał w szerokiej mierze. Usuwając na plan dalszy komentowanie szczegółowe poszczególnych pojęć ustawowych, jak to czyni mocno już przestarzały, choć popularny jeszcze w naszych kołach prawniczych komentarz Egera, położył cały nacisk na zobrazowanie w swych objaśnieniach obecnego stanu prawnego ustawodawstwa samochodowego, oraz możliwie zwięzłego i jasnego określenia pojęć podstawowych. Dzięki tej metodzie dziełko prez. Radajewskiego nadaje się wybitnie dla praktyki i może stanowić, mimo ograniczonego pozornie tematu, zwięzły, lecz prawie że wyczerpujący przegląd obecnego polskiego prawa samochodowego, o ile dotyczy naszej dzielnicy, włącznie judykatury sądów naszych.

Natomiast, o ile chodzi o oddanie tekstu ustawy w języku polskim, to nie we wszystkiem moglibyśmy się zgodzić z tłumaczeniem prez. Radajewskiego. Istnieje w naszych kołach prawniczych opinja, że w tłumaczeniach tekstów prawniczych względy językowe powinny ustępować na drugi plan, jeżeli chodzi o precyzyjne oddanie treści tekstu oryginalnego. Jest to zasada do pewnego stopnia słuszna, szczególnie jeżeli chodzi o oddanie w języku polskim tekstów ustawowych niemieckich i ich swoistego wyrazownictwa prawniczego, może potrzebnego, lecz niezawsze zgodnego nawet z duchem języka niemieckiego. Natomiast jesteśmy zdania, że nie należy tego czynić tam, gdzie terminologję prawną niemiecką można, bez szkody dla ścisłości zastąpić okresami polskiemi, choćby poszczególne składniki okresu były inne, niż użyte w terminie niemieckim. Tym sposobem rozwiązano bardzo szczęśliwie liczne trudności językowe w urzędowem naszem tłumaczeniu kodeksu cywilnego niemieckiego, jeszcze lepiej w tłumaczeniu niemieckiej procedury cywilnej.

W stosunku do tłumaczenia prez. Radajewskiego mielibyśmy jednak szereg zastrzeżeń pod tym względem. Ustawę z r. 1909 prez. Radajewski nazywa ustawą „o ruchu pojazdów, pędzonych siłą mechaniczną“. W naszej terminologji urzędowej oddawna już utarło się wyrażenie „pojazd mechaniczny“ jako odpowiadające niemieckiemu terminowi „Kraftfahrzeug“. Można by zarzucić, że wyrażenie to nie jest zbyt szczęśliwe, że lepiej byłoby powiedzieć „pojazd silnikowy“, gdyż właśnie silnik jest jego cechą charakterystyczną, podczas gdy w życiu potocznem wszelką transmisję siły, nawet ludzkiej, jeżeli nie działa bezpośrednio, uważa się za „mechaniczną“. Jeżeli jednak termin taki się utarł, to dlaczego odstępować od tego zwyczaju?

Mniejsza jednak o szczegóły wyrazów i składni. Są to sprawy w danych warunkach drugorzędne, i póki wiernie oddają myśl ustawy, póty można uznać je za możliwe. Chyba że zaciemniają sens ustawy samej.

Porównajmy pod tym względem zasadniczy dla całej ustawy § 7, zawierający fundamentalne postanowienia dla odszkodowania za wypadki samochodowe. Zestawiamy poniżej teksty: oryginalny i tłumaczenia.

§ 7.	§ 7.
Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt, oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter des Fahrzeugs verpflichtet dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.	Jeżeli w związku z ruchem samochodu zostanie człowiek zabity albo na ciele lub zdrowiu uszkodzony, albo jeżeli rzecz jaka zostanie uszkodzona, natenczas utrzymujący samochód jest obowiązany wynagrodzić poszkodowanemu szkodę przez to powstałą.
Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereigniss verursacht wird, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs, noch auf einem Versagen seiner Vorrichtungen beruht. Als unabwendbar gilt ein Ereigniss insbesondere dann, wenn es aus dem Verhalten des Verletzten oder eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist und sowohl der Halter, als der Führer jede nach den Umständen gebotene Sorgfalt beobachtet hat.	Obowiązek wynagrodzenia jest wykluczony, jeżeli przyczyną wypadku jest nieuchronne zdarzenie, nie polegające na istnieniu wady z właściwości samochodu, ani na odmówieniu jego czynności. Jako nieuchronne uważa się zdarzenie w szczególności wtenczas, jeżeli spowodowane zostało zachowaniem się uszkodzonego, albo osoby trzeciej, nie zajętej przy ruchu samochodu, albo zwierzęcia, a tak utrzymujący samochód jak i kierowca przestrzegali wszelkiej według okoliczności koniecznej staranności.
Wird das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Fahrzeughalters von einem anderen in Betrieb gesetzt, so ist dieser an Stelle des Halters zum Ersatze des Schadens verpflichtet.	Skoro bez wiedzy i woli utrzymującego, samochód zostanie przez kogoś innego puszczony w ruch, to sprawca jest obowiązany do wynagrodzenia szkody w miejsce utrzymującego samochód.

Szereg wątpliwości nasuwa się tu na pierwszy rzut oka. Dlaczego „uszkodzony na ciele lub zdrowiu“? Kodeks karny zna dobre polskie wyrażenie: uraz cielesny. Możnaby więc powiedzieć: urażony, co będzie pojęciowo nawet ściślej, gdyż niema w niem pojęcia szkody, które wynagradza się tylko, o ile powstała.

Dalej: „Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs“ tłómaczy prez. Radajewski: istnienie wady z właściwości samochodu. Nie możemy uznać wyrażenia tego za szczęśliwe. Nie ulega dla nas wątpliwości, że pod wyrażeniem „Beschaffenheit des Fahrzeugs“ autorzy ustawy mieli na myśli przedewszystkiem całokształt przyrządów i urządzeń, umożliwiających pojazdowi poruszanie się naprzód wraz z pewnym ciężarem, podczas gdy dalsza część tego zdania odnosi się do urządzeń dodatkowych, usprawniających tę jego zasadniczą funkcję tak pod kątem widzenia używalności maszyny samej, jak i bezpieczeństwa otoczenia. Eger (uw. 35 do § 7) tego odróżnienia nie uwydatnia wprawdzie, uważając je za pewnego rodzaju pleonazm (Weitergehend als „Fehler in der Beschaffenheit“ ist das Versagen der Vorrichtungen. Auf diesen Worten liegt daher das Schwergewicht der ganzen Bestimmung, str. 48, wyd. z r. 1911.) i pod względem praktyki samochodowej ma zupełną rację, jednak zdaniem naszem w części pierwszej autorzy ustawy mieli na myśli np. tego rodzaju wypadki, jak nadmierne dymienie wskutek wadliwej konstrukcji przyrządów do oliwienia, t. zn. wypadki, w których wszystko funkcjonuje prawidłowo, t. zn. w myśl zamiarów konstrukcji, a jednak wyrządza jakakolwiek szkodę. Są to więc usterki czysto konstrukcyjne, w każdym razie techniczne. Z tego względu możnaby odnośny passus ustawy oddać wierniej, choć swobodniej, wyrazami „wada techniczna pojazdu, wadliwe działanie jego urządzeń“. Niemieckie wyrażenie „versagen“ nie oznacza bynajmniej, by urządzenie jakieś miało wcale nie funkcjonować, np. by hamulec miał wcale nie hamować, lecz wystarcza, by wskutek obluźnienia się śrub przy dźwigni hamował niedostatecznie. Już wówczas będzie on „zawodził“, „versagen“, będzie działał wadliwie.

Wychodząc z takich założeń, możnaby może brzmienie § 7 w języku polskiem oddać mniejwięcej tak:

„Jeżeli w związku z ruchem pojazdu mechanicznego człowiek zostanie zabity lub dozna urazu na ciele lub zdrowiu, lub nastąpi uszkodzenie rzeczy, utrzymujący pojazd ma obowiązek wynagrodzić doznającemu urazu szkodę stąd powstałą.

Niema obowiązku wynagrodzenia, jeżeli wypadek został spowodowany nieuchronnem zdarzeniem, nie polegającem na wadzie technicznej pojazdu, ani na wadliwem działaniu jego urządzeń.

W szczególności uważa się zdarzenie za nieuchronne, jeżeli spowodował je swem zachowaniem się urażony lub osoba trzecia, nie zajęta przy ruchu pojazdu mechanicznego, lub też zwierzę, a utrzymujący pojazd, jak też kierowca przestrzegali wszelkiej w danych okolicznościach wskazanej staranności.

Jeżeli pojazd uruchomiono bez wiedzy i woli utrzymującego, uruchomiający zobowiązany jest do wynagrodzenia szkody zamiast utrzymującego“.

Jak już wspominaliśmy powyżej, usterki tłumaczenia, o których mówimy — a nie wspominalibyśmy o nich wogóle, gdybyśmy nie pragnęli w miarę możności uchronić ję-

zyk polski od krzywd, które mu się wciąż jeszcze dzieją w wyrazownictwie specjalnem, szczególnie prawniczem — w niczem nie ujmują wysokiej wartości pracy p. prez. Radajewskiego, któremu należy się jaknajżywsze uznanie. W następnym wydaniu — będzie okazja do usunięsia tych wszystkich niedociągnięć. *(pz)*

II. Międzynarodowy Wyścig Tatrzański

W ostrej konkurencji z Liefeldem zwycięzcą wyścigu został Jan Ripper na półtoralitrowym „Bugattim" w czasie 6 minut 5,695 sekund, osiągając przeciętną szybkość 73,832 km na godz. Najpoważniejszy konkurent jego Liefeldt na ADR uzyskał czas o przeszło 10 sekund gorszy, przybywając jako drugi do mety w 6 minut 16,915 sekund. Jako trzeci przybył Schwarcstein na „Bugattim" w 6 minut 32,39 sekund.

Kierowcy czescy zabłysnęli sukcesami w klasie sportowej, zajmując pierwsze trzy miejsca. Najlepszą klasyfikację otrzymał Czech Schmidt na francuskim „Amilcarze" 1 100 ccm z czasem 6:41:38. Drugie i trzecie miejsce dwie maszyny „Tatra", z tych Weinschenk 6:44:00 i Vermirovsky 6:58:51.

Wystartowało 17 wozów w klasie sportowej, pięć w wyścigowej. Z powodu silnej burzy z deszczem i gradem wyścig rozpoczął się z wielkiem opóźnieniem, tak że pierwszy wóz ruszył ze startu dopiero o godzinie 15,17. Sensacyjnym był start Jana Rippera, który rozpoczął jazdę podczas silnej fali deszczowej. Mimo to z 20 nagród zdobył ośm, w tem nagrodę Prezydenta Rzeczypospolitej, poraz drugi Wielką Nagrodę Tatra, także poraz drugi nagrodę Automobilklubu Polski, Nagrodę Miasta Krakowa itd. Nagrody rozdawał imieniem Automobilklubu Polski p. Janusz Regulski. Poznański sport automibolowy był reprezentowany przez liczną grupę członków Automobilklubu Wielkopolski z wiceprezesem Głowińskim na czele. Dalsze szczegóły w następnym numerze.

Na Widnokręgu Automobilisty

Przedłużenie Alei Poniatowskiego w Warszawie

W związku z uporządkowaniem terenów wzdłuż Al. Poniatowskiego, komisja regulacyjna Magistratu stolicy zatwierdziła plan przedłużenia tej ulicy od parku Skaryszewskiego do Grochowskiej, na długości około 2 i pół kilometra, określając szerokość jej na 45 metrów, co odpowiada mniejwięcej szerokości Al. 3 Maja.

Przedłużenie Al. Poniatowskiego stanowić będzie dalszy ciąg największej w Warszawie arterji, jaką stanowią Al. Jerozolimska i Al. 3 Maja. W ten sposób ogólna długość arterji tej wynosić będzie około 7 kilometrów. R.

Na fundusz drogowy

W sferach miarodajnych omawiany jest obecnie projekt wprowadzenia w drodze ustawodawczej stałego funduszu drogowego, któryby miał na celu dostarczenie niezbędnych sum na utrzymanie, budowę i ulepszenie dróg państwowych oraz udzielanie na podobne cele zapomóg związkom samorządowym, dla budowy dróg mających ważne znaczenie dla stosunków komunikacyjnych.

Fundusz ten utworzyłby się z pożyczek, podatku od pojazdów mechanicznych, od biletów autobusowych, od wozów ciężarowych, od podatku pobieranego obecnie, benzyny przeznaczonej dla wewnętrznej konsumpcji, z cła od przywożonych samochodów, opon, dętek itp. z grzywien za wykroczenia, z wpływów od reklam na drogach i szosach, jakoteż ze stałej dotacji skarbu na rzecz budowy dróg.

Według przybliżonych obliczeń fundusz ten będzie miał rocznego dochodu ok. 135 milj. zł., co w poważnym stopniu wpłynie na budowę dróg w Polsce. (wj)

Związek Celowy dla komunalnego ruchu autobusowego

Miasta i gminy położone w centrum województwa śląskiego poczyniły w ostatnim czasie wysiłki, celem stworzenia Związku Celowego dla ruchu autobusowego na linjach międzymiastowych we własnym zarządzie. Prowadzone w tym celu pertraktacje miast zainteresowanych doprowadziły do uzgodnienia planu, który uzyskał już aprobatę czynników wojewódzkich. W wyniku tego urząd wojewódzki postanowił nie wydawać z tą chwilą żadnych koncesyj na linje autobusowe osobom prywatnym.

W pierwszym rzędzie umiastowione zostaną następujące linje: Katowice—Siemianowice, Katowice—Dąb—Królewska Huta, oraz Katowice—Świętochłowice—Lipiny.

Związek Celowy utworzony został przy współudziale Katowic, Królewskiej Huty, Świętochłowic oraz powiatu katowickiego i powiatu świętochłowickiego. Udział finansowy ustalony dla poszczególnych komun i powiatów wynosi: dla Katowic 200 tys. zł., dla Królewskiej Huty 150 tys. zł., świętochłowic 50 tys. zł., gmina Siemianowice oraz powiat katowicki wnoszą do tego przedsiębiorstwa również po 50 tys. zł.

Na trzech tych linjach kursować będzie razem 25 autobusów, a zarząd przedsiębiorstwa autobusowego tworzyć będą przedstawiciele miast wymienionych, oraz osoby prywatne.

Gminy i powiaty wymienione stanowią narazie zaczątek Związku Celowego. Dalsze pertraktacje umożliwić mają przystąpienie innym gminom i powiatom tak, że zainteresowane ruchem autobusowym samorządy osiągną możliwość współdziałania w realizacji tego planu. (j)

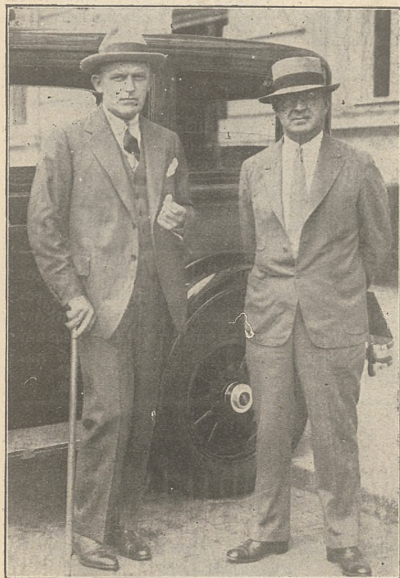
Szklana droga w Polsce

(j) W poszukiwaniu sposobów jak najtańszej budowy dróg i przystosowania ich do wzrastającego ruchu samochodowego, zwrócono się do prób użycia przy budowie dróg tak popularnego dziś u nas miękkiego wapienia.

Okazało się, że szosa ubita z takiego wapienia z dodatkiem szkła wodnego, tworzy znakomitą gładką jezdnię a przytem koszt budowy takiej drogi jest niewielki.

Pierwsze próby budowy szklanych dróg poczyniono w 1924 roku w Szwajcarji, skąd wynalazek

Ford buduje fabrykę w Polsce



Generalny dyrektor fabryk samochodowych Forda w Detroit bawił ostatnio w Warszawie i zdecydował się ostatecznie na wybudowanie wielkiej fabryki samochodów w Polsce. Budowa fabryki została definitywnie postanowiona i w najbliższym czasie rozpoczęte zostaną prace wstępne. Na początek produkcja obliczona została na 50 samochodów dziennie. Na zdjęciu Charles Sörensen, generalny dyrektor Kompanji Forda w Detroit i p. Carlson, dyrektor centrali berlińskiej, przed hotelem Europejskim w Warszawie. Photo-Plat.

ten przedostał się do Francji, gdzie w chwili obecnej znajduje się już kilka tysięcy kilometrów takich szos.

Polskie ministerstwo robót publicznych przeprowadza obecnie próby nowej jezdni ze szkła w województwie kieleckiem, budując 4 odcinki po jednym kilometrze. Próby wypadły bardzo dobrze. Do budowy użyto miejscowych wapieni oraz szkła wodnego krajowego wyrobu. Jezdnie tworzą gładką nie śliską jednolitą powierzchnię. Hacele podków i obręcze kół nie zostawiają na niej żadnych śladów.

Ze względu na obfitość wapienia w Polsce i z powodu niewysokich kosztów budowy takich dróg, niższych znacznie od asfaltów i jezdni betonowych, wynalazek ten może mieć olbrzymie znaczenie dla rozwoju komunikacji automobilowej w Polsce.

Dworzec autobusowy w Wilnie

(j) Magistrat wileński przystąpił do opracowania projektu dworca autobusowego, który ma stanąć nad brzegiem rzeki Wilji w pobliżu mostu Zielonego, lub w okolicy Placu Łukiskiego.

Budowa dworców autobusowych posuwa się naprzód w szeregu miastach, jedynie w Poznaniu mimo częstych dyskusyj na ten temat w Radzie Miejskiej, sprawa wybudowania dworca autobusowego utknęła na martwym punkcie. A szkoda wielka, bo potrzebę jego odczuwa się coraz bardziej.

Dworzec autobusowy w Krakowie

(kj) W Krakowie oddano do użytku pierwszy w Polsce budynek administracyjny dla ruchu autobusowego. Budynek ten wzniósł Polski Związek Turystyczny w Krakowie.

Podatek samochodowy w Szwecji

(j) W ostatnim roku budżetowym podatek od samochodów w Szwecji wyniósł 38 miljonów koron. Widzimy zatem, iż suma ta w przeciągu 5 lat wzrosła sześciokrotnie, co jest dowodem szybkiego rozwoju komunikacji w Szwecji.

Nowe przepisy o ruchu autobusowym

W „Dzienniku Ustaw" z 31 lipca ogłoszono rozporządzenie o ruchu autobusów, które ujmuje w ścisłe ramy warunki komunikacji autobusowej. Miejsce dla pasażera powinno mieć szerokość minimum 45 cm. Każdy autobus musi posiadać conajmniej dwoje drzwi i specjalne miejsca na bagaż. Na uwagę zasługuje obowiązek założenia wewnątrz autobusu urządzeń alarmowych, umożliwiających podanie kierowcy sygnału przez podróżnych w czasie jazdy. Pozatem, autobus musi mieć apteczkę, gaśnicę i dwa zapasowe koła z oponami.

Ze względu na wygodę pasażerów autobus powinien być należycie wentylowany i oświetlony. Personel musi być czysto ubrany, a wnętrze autobusu utrzymywane w nienagannej czystości.

Przedsiębiorca obowiązany jest przestrzegać rozkładu jazdy i przybycia na miejsce, bez względu na ilość zajętych miejsc, przyczem nie wolno zabierać więcej osób, niż jest miejsc wyznaczonych. Największa dopuszczalna szybkość wynosi 40 km. Rozporządzenie wejdzie w życie od 1 września.

Odpowiedzi redakcji

WPan Bajerlein — Jarocin. Radzimy WPanu zastosować się do wskazówek zawartych w numerze 43 „Samochodu" gdzie dość szczegółowo opisujemy konstrukcję podobnej łodzi.

WPan K. J. W. — Jarocin. Prosimy o nadesłanie zapytania, które prawdopodobnie do nas nie doszło. (K—a).

czego brak memu samochodowi?

Zapytanie p. S. U. w Pn.

Mam ciężarowy samochód marki B., który nabyłem jako używany, lecz w dobrym stanie. Zapewniano mnie, że przeszedł on zaledwie 25 tysięcy klm. Rzeczywiście przy pracy nie wykazywał on żadnych defektów, jednakże od początku już bardzo trudno było go uruchomić. Mam dobrego szofera mechanika, który próbował niejednokrotnie usunąć błąd, jednakże nie udało mu się to. Wezwałem wówczas mechanika z pobliskiego miasteczka, lecz i ten nic nie poradził. Ponieważ mieszkam daleko od większego miasta, a samochodu potrzebuję codzień do interesu, nie mogę wysłać go do miastsa dla reparacji, tembardziej, że po zapuszczeniu pracuje dobrze. Co może być przyczyną tego? Prosiłbym bardzo o radę!

Odpowiedź p. S. U. w Pn.

Samochody ciężarowe naogół trudniejsze są do rozruszania od osobowych, a to przedewszystkiem dlatego, że naogół posiadając większe rozmiary cylindrów, a tem samem większą kompresję, nie daje się szybko obrócić korbą (starteru przeważnie nie posiadają), a skutkiem tego magneto daje słaby prąd, a tem samem i słabą iskrę, która nie jest w stanie zapalić mieszanki. Dlatego też bardzo często samochody te posiadają podwójne zapalanie, by z normalnego magneto, oraz z ręcznego, które służy wyłącznie dla zapuszczenia silnika, przełączyć na zwykłe magneto. Być może iż zapłon w Pana samochodzie jest zbyt późny. Należy go trochę przyspieszyć i próbować zakręcić, o ile nie odbije korbą.

Pozatem należy zbadać, czy karburator jest uregulowany dobrze, na rozruch. Być może, iż rozpylacz rozruchowy jest zbyt mały, skutkiem czego silnik pracuje dobrze tylko na dużych obrotach. Jeżeli karburator posiada specjalny przyrząd do zamykania głównego powietrza, należy go zamknąć przy rozruszaniu silnika.

W celu łatwiejszego rozruszania motoru można wlać w cylindry odrobinę eteru. Nie należy do tego celu używać benzyny, gdyż ta trudniej paruje i część jej zwykle przecieka z cylindrów do oliwy, rozrzedzając ją i zmniejszając tym sposobem jej smarność.

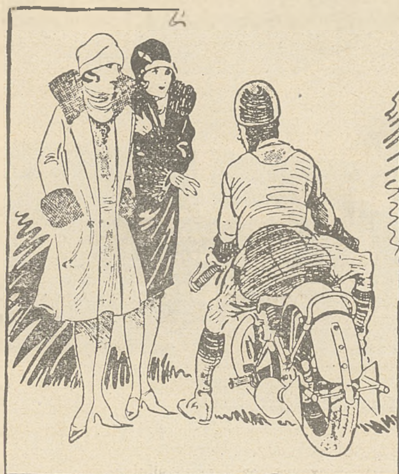
Być może również, że silnik ma skutkiem wyrobienia się pierścieni, tłoków lub cylindrów mniejszą kompresję, jednakże w tym ostatnim wypadku odczuwało by się zmniejszenie mocy silnika o czem Pan nie wspomina. To samo może powstać również skutkiem nieszczelnych zaworów.

Pozatem zaleca się również zbadanie świec, a mianowicie czy odstęp między elektrodami nie jest za mały, co powoduje powstanie stałej iskry.

Rozmagnetyzowanie się magnetów również wpływa ujemnie na napięcie prądu i siłę iskry szczególnie na małych obrotach, które mają miejsce przy ręcznym rozruszaniu silnika.

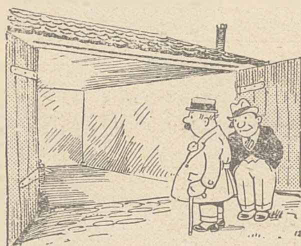
HUMOR

Przed wyścigiem



Żona: — A pamiętaj Janku, żebyś mi jechał ostrożnie.

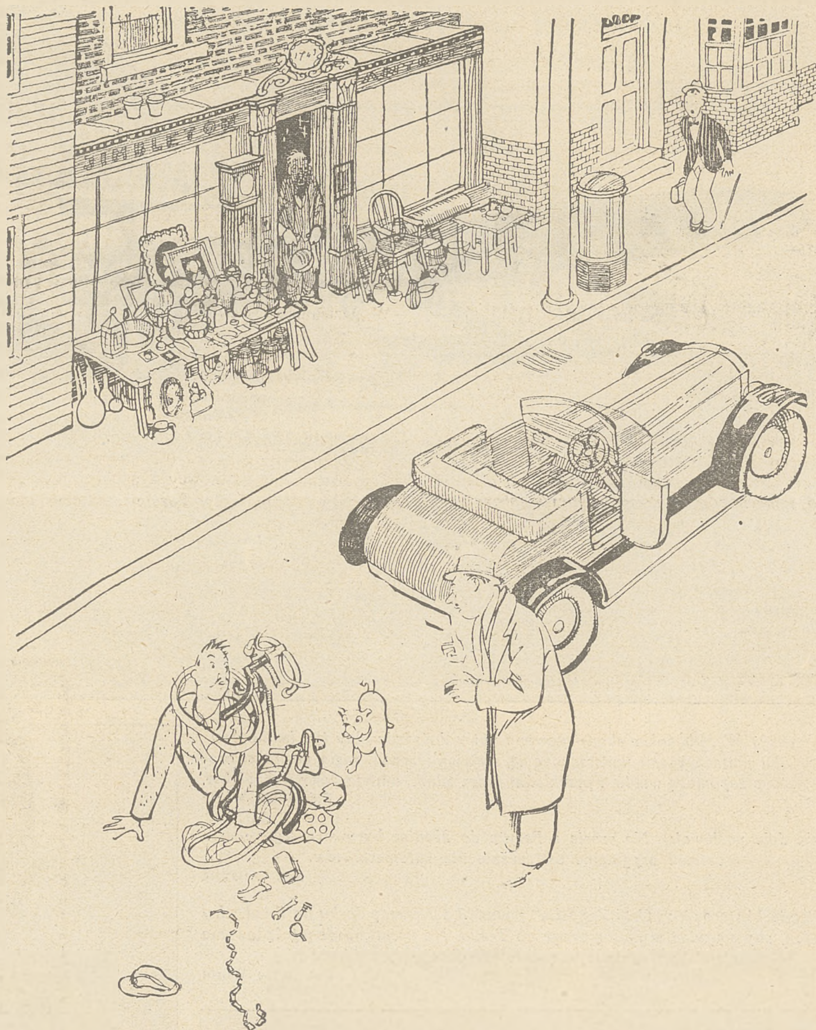
Powód



— Co widzę sąsiedzie. Kazał pan rozszerzyć garaż. Zapewne kupił pan większą maszynę?... Tak, tak coraz lepiej się panu powodzi.

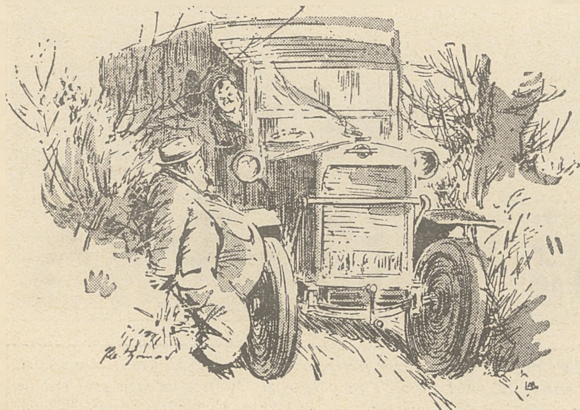
— Nowej maszyny nie kupiłem, tylko... żona dostała dyplom szoferski.

Trzeba wyzyskać okazję



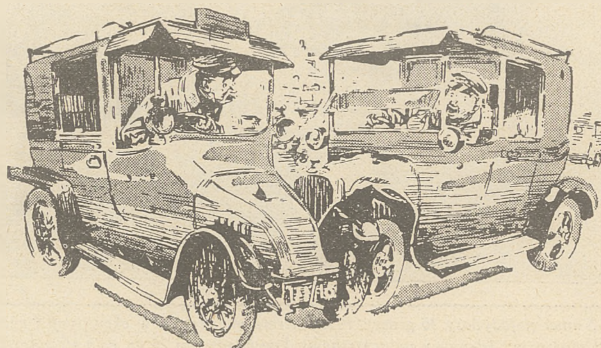
Sprzedawca samochodów: — Tak, tak proszę pana, rower w dzisiejszych czasach jest nieco staroświeckim sposobem lokomocji. Na szczęście pozbył się pan tego grata i nie wątpię, że pan się zainteresuje kupnem takiej oto maszyny.

Przeszkoda komunikacyjna



Kierowca: — O tak doskonale. Teraz niech pan na chwilę wstrzyma oddech, a jakoś się przecisnę z moją maszynką.

Pomyłka



— Bardzo cię przepraszam kolego. Myślałem, że jesteś kierowcą-dżentelmenem.

Rozmaitości ze świata

(U góry:) W Milwaukee skonstruowano nowy doświadczalny typ helikoptera. Pod obu płaszczyznami umieszczone są sześciometrowe śmigła poziome, uruchomione zapomocą wałów i przekładni przez silnik, umieszczony w kadłubie

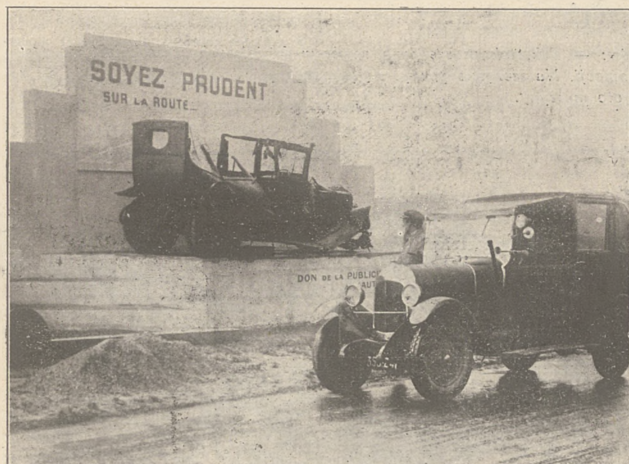
Fot. Wide World

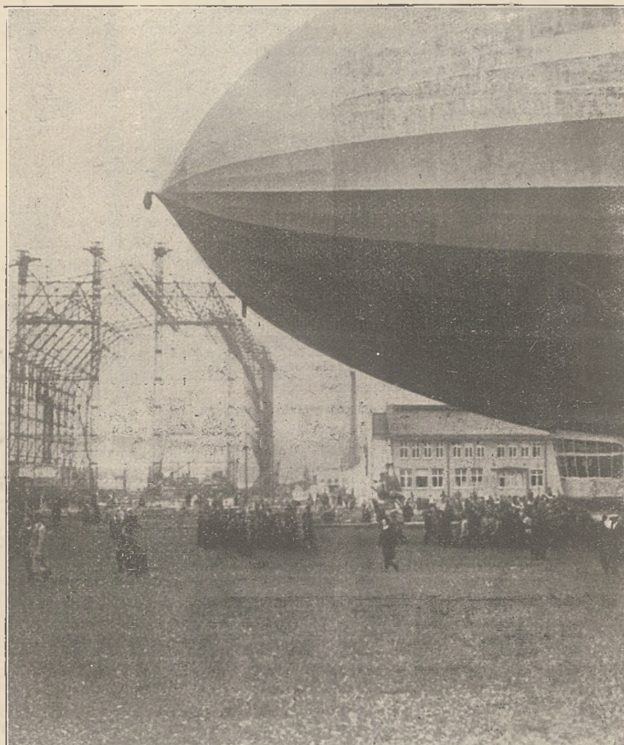
(Na dole po lewej:) Na szosie z Paryża do Montes burmistrz tego miasta ustawił oryginalne ostrzeżenie dla automobilistów.

Fot. Atlantic

Niemiecki sterowiec „Graf Zeppelin“ powrócił z Nowego Jorku do Friedrichshafen, aby się udać w dalszą drogę do Tokio. Na rycinie widzimy lądowanie sterowca. Na dalszym planie nowobudujący się hangar.

Fot. Wide World





Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 25 gr, cała strona 390,— zł, pół strony 195,— zł, ćwierć strony 98,— zł. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Naczelny redaktor Zdzisław Marynowski. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Czcionkami, drukiem i nakładem Sp. Akc. Drukarnia Polska w Poznaniu.